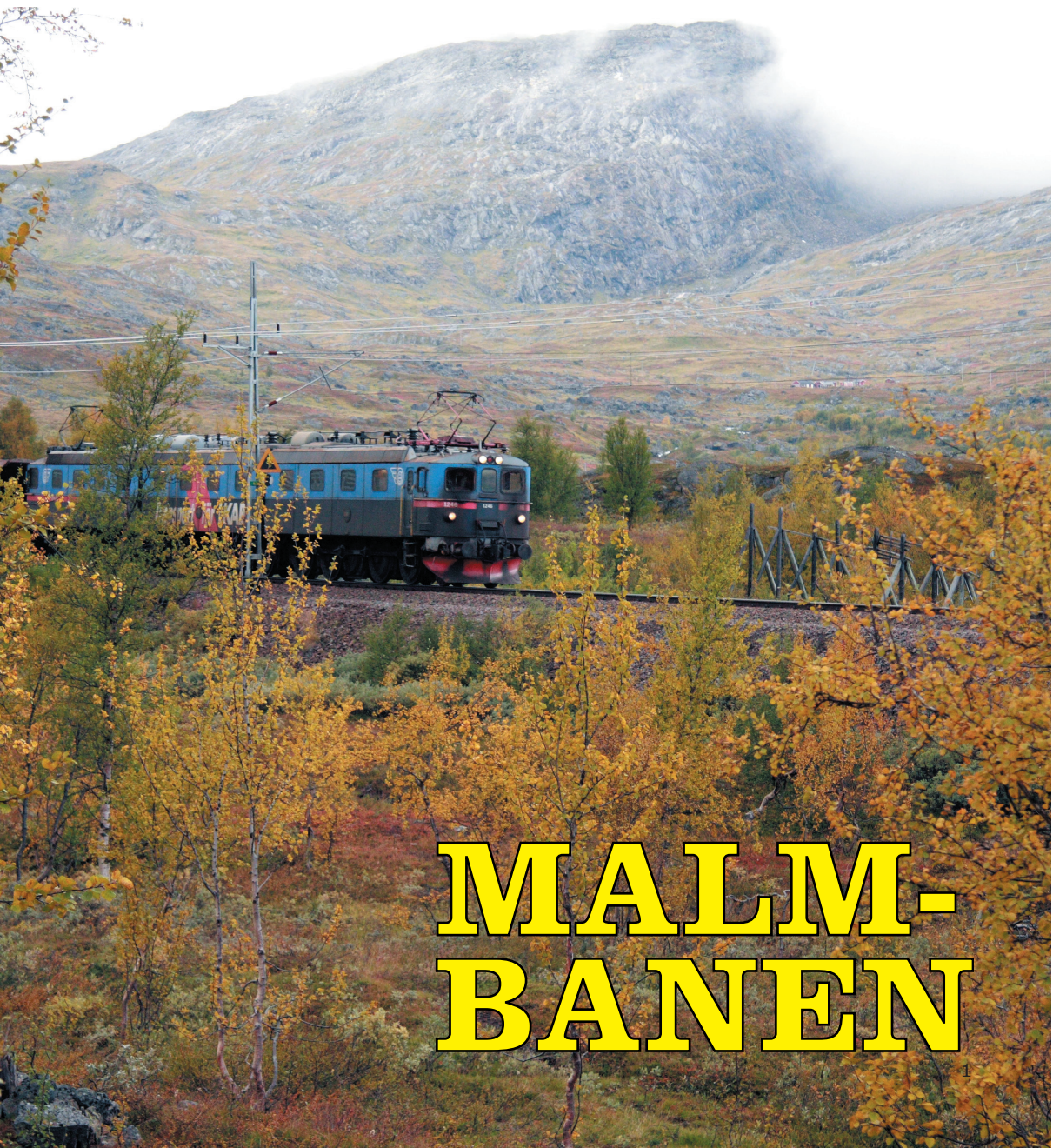


www.banen.dk

banen *on-line*

*hele Danmarks
modeljernbaneblad*

127



MALM- BANEN

ALT DER KAN

SKAL

UD AT KØRE

Danmarks ældste veteranjernbane, Museumsbanen Maribo - Bandholm på Lolland, kan i juni fejre sit 50 års jubilæum.



JUBILÆUM

Af Arne Jørgensen

Dansk Jernbane-Klub, DJK, indledte sit virke i 1961 og kunne efter engelsk forbillede allerede året efter begynde veteranogskørsel på Bandholmbanen med et damplokomotiv og nogle få vogne. Siden da har Museumsbanen stille og roligt udvidet aktiviteterne, fra at måtte låne et enkelt spor i Lollandsbanens rundremise, til i dag at råde over hele remisen med drejeskive og omliggende arealer samt nu to vognhaller til den enestående materiel-samling. Banen kører på landets ældste privatbanestrækning, åbnet i 1869, fra



Indvielsestoget i 1962 forlader Maribo på vej til Bandholm. Det samme lokomotiv og den samme oprangering vil være at se på jubilæumsdagen.

ØSJS 2 Kjøge fra 1879 ser ud som var det lige kommet fra fabrikken.



Maribo til havnebyen Bandholm, hvor Museumsbanen nu ejer den lige så gamle stationsbygning med pakhus og råder over hele det omliggende stationsareal.

NYOPFØRT TROLJESKUR

Alt sammen er gennemgribende restaureret for ca. 10 år siden inklusiv anlæg af nyt spor 3. På stationen findes en række effekter fra forskellige privatbaner, hvilket er med til at skabe det autentiske miljø. Lige nu arbejdes der på at færdiggøre det nyopførte 'troljeskur', hvor banens små troljer og banearbejderværk-

tøjer skal udstilles. Til driften af Museumsbanen rådes der for tiden over tre køreklare damplokomotiver, fem diesellokomotiver og i alt 22 person-, post-, pak- og godsvogne.

Der er kupévogne med træbænke fra før år 1900, vogne med åbne endeperorer og spændende indretning samt post- og pakvogne med postbetjening.

Den ældste vogn fra 1869 og den nyeste fra 1925. Hertil kommer et større antal urestaurerede

lokomotiver og vogne.

Gennem alle 50 år er Museumsbanen drevet af banens medlemmer på frivillig og ulønnet basis og uden offentlige driftsmidler. Medlemsskaren udgør i øjeblikket ca. 60 perso-



Motortog med T3 forrest på Bandholm station klar til afgang.



Lollandsbanens LJ M 11 fra 1937 med sommerligt tog på Bandholm havn.

ner i alle aldre. Museumsbanen er en selvstændig forening under Dansk Jernbane-Klub

SEKS AFGANGE BEGGE DAGE

En sådan indsats skal fejres med et stort jubilæumsarrangement i week-enden den 9. og 10. juni 2012, og Museumsbanen håber, rigtig mange jernbaneentusiaster og familier fra ind- og udland vil lægge vejen forbi til et par dage med rigtig meget fut i. Stort set alle banens driftsklare damp- og diesellokomotiver samt vogne vil kunne ses i forskellige oprange-

ringer. Begge dage bliver der seks afgange fra henholdsvis Maribo og Bandholm. I Bandholm vil de egentlige aktiviteter foregå dagen igennem. Lørdagens første tog vil være det samme som kørte indvielsestog for 50 år siden, trukket af damplokomotivet ØSJS 2 'Kjøge' fra 1879. 'Kjøge' er Danmarks ældste idriftværende lokomotiv. Formiddagens to næste tog trækkes af damplokomotivet Lollandsbanens LJ 19 fra 1920 og det netop istandsatte damplokomotiv APB 17 (Aalborg PrivatBaner) fra 1903. Alle tre lokomotiver vil kunne ses samti-

ALLE FOTOS:
Museumsbanen
Maribo-
Bandholms
Arkiv

Lollandsbanens LJ 19 fra 1920 skal også ud at luftes på jubilæumsdagen, her med et persontog på stationen i Maribo.



dig på Bandholm station, hvilket er en enestående fotomulighed.

KØRSEL MED TRE DAMPTOG

Eftermiddagen indledes med 'Kjøge' og kupévogne (hele toget er fra før år 1900), og herefter kommer diesellokomotiverne (Lollandsbanen) LJ M1 'Svenskeren' fra 1921 og LJ M11 fra 1937 med person- og blandetog. LJ M1, bygget hos ASEA / DEVA, er verdens ældste driftsklare dieselelektriske lokomotiv. LJ M11, som har været rangermaskine på Maribo station, har også kørt persontogene på Bandholmbanen. Også lørdag eftermiddag vil der være tre lokomotiver på stationen samtidig. Begge dage vil der desuden

de på et tidspunkt være i Bandholm samtidig. Om eftermiddagen bliver der kørt med diesellokomotiverne LJ M1, LJ M11 og LJ M9 (4-kantet Frichs 'Kanmariefugl' fra 1934) med diverse vogne. Der vil således her være tre Lollandsbane-diesellokomotiver samtidig, inden togene kører tilbage til Maribo.

Museumsbanens normale billetpriser vil være gældende, men derudover vil det også være muligt at købe en dagsbillet. Besøgende, der kun ønsker at fotograferer, opfordres til at løse billet.

Museumsbanen byder alle velkommen til en spændende week-end med nostalgiske oplevelser for hele familien - børn, forældre, bedsteforældre. Jubilæumsarran-



APB 17 fra
Aalborg
Privatbaner - et
resultat af 10 års
renoverings
arbejde.

være en række rangerbevægelser på stationen og eventuelt kørsel med nogle af banens skinnebiler samt udstilling af lokomobil, veteranbiler og veterantraktorer m. v. Enkelte tog vil også køre til Bandholm Havn. Stationen vil være åben med souvenir - og kiosksalg, og i pakhuset vil der være udstilling om Museumsbanen gennem 50 år.

Søndag gentages kørselsmønsteret med tre damp tog om formiddagen og igen vil

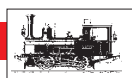
gementet er dog kun starten på sommersæsonen, hvor museumstogene kører efter en fast køreplan på udvalgte dage i juni, juli og august måned. I løbet af sommeren vil der også være forskellige særarrangementer.

På Museumsbanens hjemmeside www.museumsbanen.dk vil man blandt andet kunne finde oplysninger om jubilæumsarrangementet 9.-10. juni samt køreplan for sommerens kørsler.



Deutsche Reichsbahn BR 52, kendt som krigslokomotivet, er set før i model fra flere producenter, og enkelte har endda lavet den flere gange og i flere versioner. Nu har også Fleischmann fremstillet lokomotivet igen - helt fra ny af!

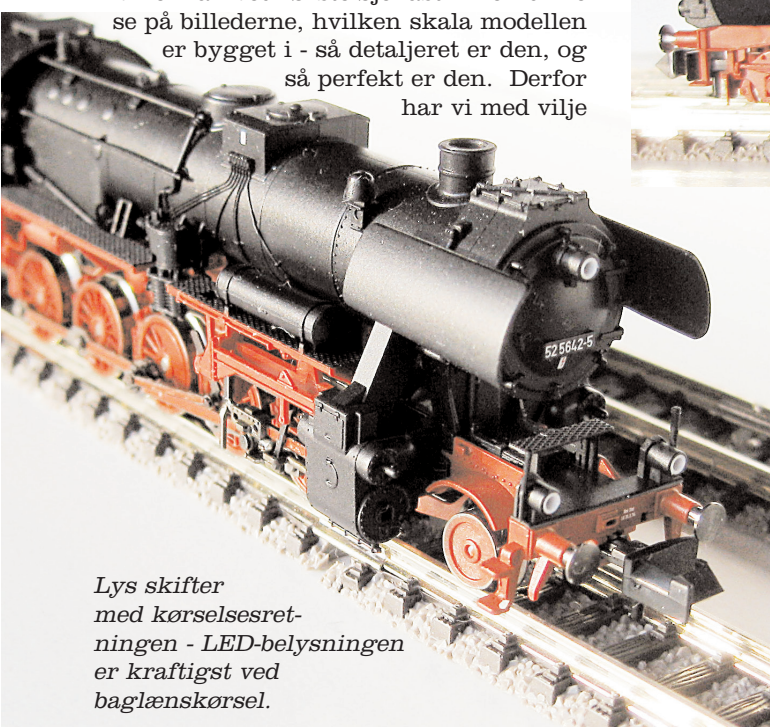
BR52 KRIGSLOKOMOTIV



FLEISCHMANN

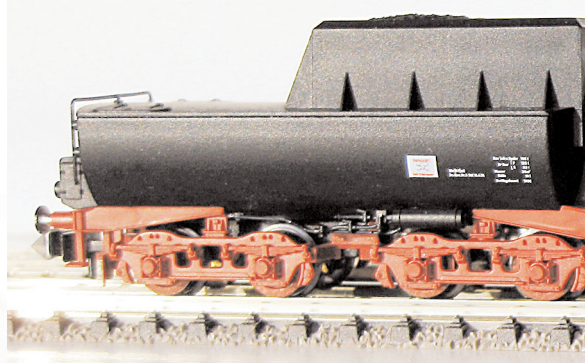
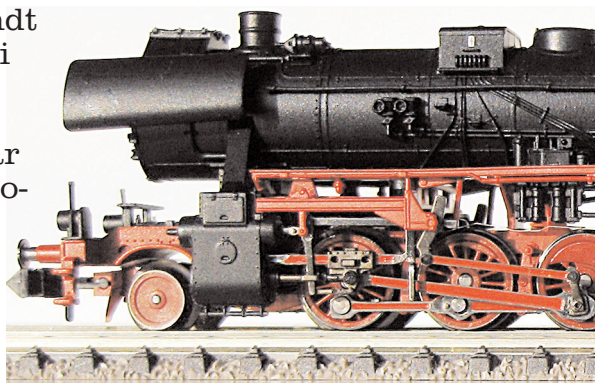
Af Vido Hribar

Hvis man fjernede modellens koblinger, ville man ved første øjekast ikke kunne se på billederne, hvilken skala modellen er bygget i - så detaljeret er den, og så perfekt er den. Derfor har vi med vilje



Lys skifter med kørselsretningen - LED-belysningen er kraftigst ved baglænskørsel.

blæst billederne op til den 'unaturlig' store størrelse, for modellen er fremstillet i skala N (målestok 1:160) og måler således kun 145 mm over bufferne mod kæmpens 22.975 mm. Forbilledet stammer fra



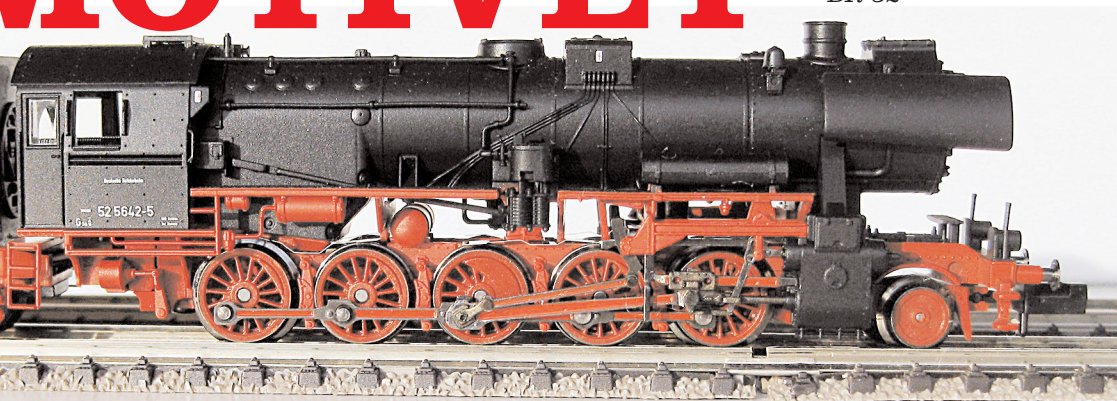
1942, hvor de tyske tropper var langt inde i Rusland og var ved at indlede slaget om Stalingrad. Krigsmaskineriet løb forfulde omdrejninger, og man havde brug for stærk trækraft til troppetransporter og forsyninger til fronterne i både øst og vest. Derfor havde man brug for en forenklet udgave af BR 50 - det blev så til BR 52, idet man pillede alt det overflødige af konstruktionen. Man skulle spare på materialerne samtidig med, at lokomotivet skulle være

nemt at bygge og vedligeholde. Og man gik i gang og byggede flere tusinde lokomotiver i selve Tyskland, men også i udlandet, og man blev ved med at bygge dem også efter 1945, da krigen sluttede.



MOTIVET

*Fleischmanns model af
Deutsche Reichsbahns
BR 52*



Indtil 1951, da maskinerne gik ud af produktion, nåede man at bygge op til i alt 6285 lokomotiver af BR 52 med numrene 52 001 til 7794 (med 'huller' i nummer-rækken) .

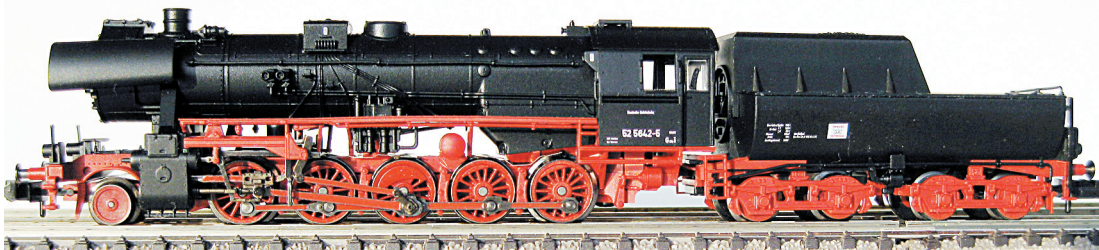
Krigslokomotiverne kunne også længe efter krigen træffes over alt i Europa, hvor man holdt dem tilbage som krigsskadeerstatning. Sågar i dag kan man træffe dem udrangerede på sidespor - således holder et i Knin (strækningen Zagreb-Split) i Kroatien.

Der stod også mange tilbage i det delte

Tyskland - i vest blev de sidste udrangeret i 1963, mens man i øst, hos Deutsche Reichsbahn, i 1960 gik i gang med at rekonstruere dem - i alt 200 lokomotiver. 29 af dem blev sågar omstillet til fyring med kulstøv.

Modellen kan man roligt kalde for endnu et mesterværk fra Fleischmann. Hvor skal man begynde, og hvor skal man slutte? Der er så mange smukke detaljer!

Nyd dem på vores billeder. Gangtøjet - filigran til den mindste detalje, hjulene med

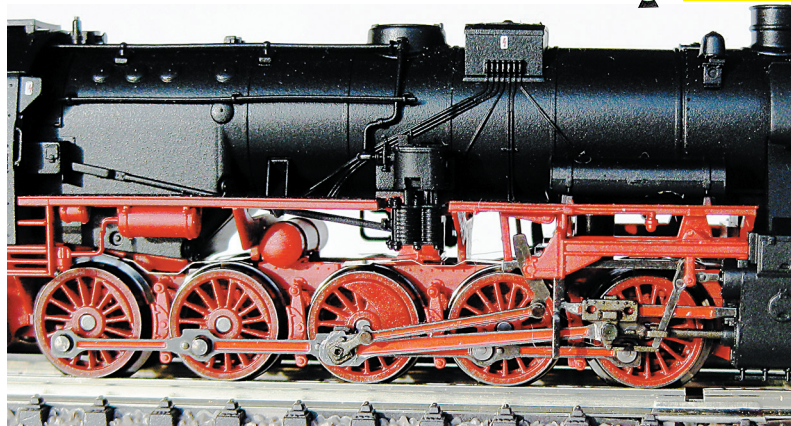


Lokomotivet i naturlig størrelse - måler 14,5 cm.

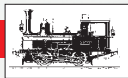


*Krigslokomotivet BR 52
fotograferet på
Jebanemuseet i
Nördlingen*

eger så tynde som de kan blive, bremseklodser tæt på flangerne, og flangerne, der er 'mikroskopiske' på de tre mellemste hjulaksler, mens de er 'overdimensionerede' på den forreste og bageste aksel, således at maskinen ligger godt i modelsporet. Rammen, i øvrigt med frit udsyn under kedlen, er af metal ligesom vognen under 'badekar'-tenderen. Det giver en ekstra god vægt, idet modellen vejer 80 gram. Da der er fire hefteringe på tenderens bageste aksler med strømoftag på alle hjul, betyder det fine køregenskaber. Motoren er anbragt i tenderen, og via en snegl driver den de to bageste aksler. Kørslen er meget smidig, og lokomotivet kravler af sted allerede ved 2 Volt. Tophastigheder af forbilledets 80 km/t opnås ved 10,5 Volt. Både for og bag er der LED-belysning, som skifter med kørselsretningen. Den er klar og tydelig, dog noget kraftigere ved baglænskørsel fra tenderen, end når maskinen kører med fronten forrest.



*Nyd detaljerne:
Tydelige, men
uden lup knap
læselige påskrif-
ter, bemærk
strømaftagere,
der rører flanger-
ne, gangtøjet,
pumpen... Til
vitrineudgaven
er der bremse-
slanger og
koblinskroge,
som kan påmon-
teres.*



175 ÅRS JUBILÆUM



ROCO FESTER

I anledning af Østrigs jernbaners 175 års jubilæum udsendes en model af hurtigtogslokomotivet type 109 fra Südbahn Gesellschaft, som kørte på Wien-Triest

Østrigs jernbaner kan fejre 175 år i år, og i den anledning har Roco tænkt sig at udsende modellen af et damplokomotiv, der er udstillet på Teknisk museum i Wien. Det er litra 109.13, der sammen med 43 andre lokomotiver blev bygget i årene 1910-1914 til det private Österreichische Südbahn Gesellschaft til strækningen Wien-Triest.



Det var jo før første verdenskrig, hvor Østrig-Ungarn var et kejserrige, som omfattede det nuværende Slovenien, Kroatien, Bosnien & Hercegovina, Tjekkiet, Slovakiet, dele af Norditalien, Sydpolen og Rumænien. Gode jernbaneforbindelser var afgørende for at holde riget sammen.

Lokomotivet, som endte sine dage som museumslokomotiv i Wien, overlevede anden verdenskrig som 38.4101 (med det stortyske reichsbahnnummer) og blev først udrangeret i 1960'erne. Da havde det igen fået sin oprindelige litrabetegnelse Rh 109, og som det eneste af slagsen gik det en usikker fremtid i møde. Men så i 1992 begyndte der at ske noget.

Lokomotivet skulle sættes tilbage i den 'videst muligt' oprindelige tilstand og har siden atter været i drift for 1.ÖSEK som damplokomotiv 109.13.

Foruden den østrigske jubilæumsmodel kommer det også i en italiensk mellemkrigs version som serie 653. Det bliver en model med mange detaljer og med den modelrigtige lyd!



DAMPEN



Er det ikke det tyske BR 01? Nej, det er det ikke, men det minder om det, og det er heller ikke BR 23, selv om det står skrevet på førerhuset dvs. det er ikke det tyske lokomotiv, som vi forbinder med den tyske byggeserie 23. Hvad er det så? Det er forbilledet til det tidligere at Roco bebudede model af BR 23 fra DRG, og så er det alligevel *rigtig* nok!

Bag det skjuler der sig følgende historie:

I begyndelsen af 40'erne gik tyskerne i gang med at udvikle et persontogslokomotiv på basis af godstogslokomotivet BR 50. Den nye lokomotivtype skulle afløse den ellers dominerende tidligere preussiske P8 (også kendt som BR 38). Krigslykken var imidlertid på det tidspunkt vendt og nazifø-

DET SMAGER AF FUGL

Det danskbyggede Tr fra 1932 er tydeligt tyskinspireret, men har ellers ikke meget til fælles med.

Lad os slå det fast med det samme: Den lavsidede åbne vogn med brede sidestøtter, som Fleischmann netop har udsendt, (DB RO2) minder om det danske Tr fra 1932. Længden er nogenlunde den samme, men mens DB vognen har otte lodrette sidestøtter, har DSBs Tr'er ni på den lange

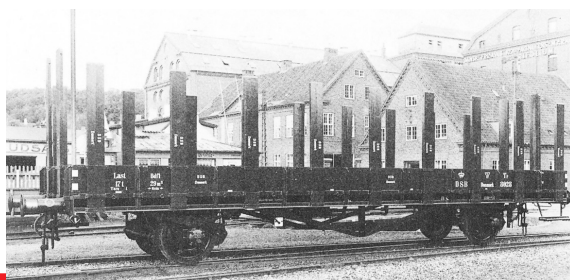
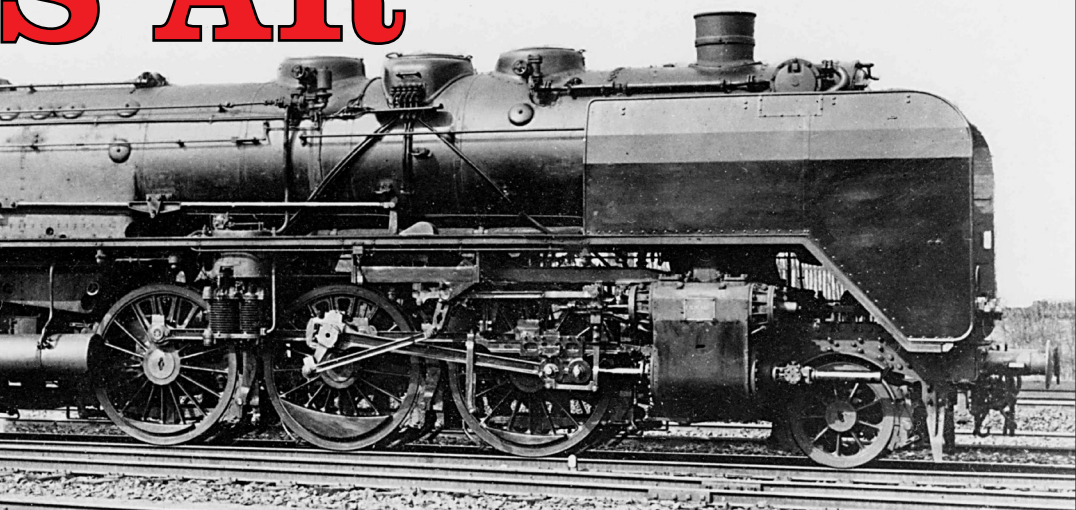


FOTO: DJ ARKIV

SÅR

Prototypen af BR 23, det senere BR 35, som aldrig kom i serieproduktion. Til gengæld kommer Roco til at fremstille flere nye damplokomotivmodeller i 2012.



rerer Adolf Hitler led et gigantisk nederlag ved Stalingrad, hvorefter hans hære i en række store slag blev tvunget til - som de udtrykte det en række strategiske tilbagetrækninger, der først sluttede med et totalt nederlag i 1945 i Berlin. Det betød, at man i stedet for brugte tiden til at udvikle 'krigslokomotivet' BR 52 (se også side 10), og derfor blev det kun til to forsøgsløkomotiver, og der kom aldrig gang i den egentlige serieproduktion af BR 23. De to proto-

typer overlevede krigen og havnede i den sovjetiske besættelseszone, der som bekendt blev til Deutsche Demokratische Republik, hvor Deutsche Reichsbahn (DR) 'regerede' på skinnerne. Om BR 23001 hedder det, at det under betegnelsen BR 35 2001-2 indtil 1974 kørte som bremselokomotiv hos VES-M i Halle, hvor Reichsbahn havde et maskinforsøgs- og udviklingscenter hvor man afprøvede forskelligt materiel, inden det blev godkendt til drift.

FOTO: VIDO HRIBAR



side, og så mangler den tyske 'sprængværket' mellem de to aksler i undervognen. Og bortset fra det kunne den da sagtens forekomme i et dansk godstog. Modellen er uden bremseklodser og skal nok kobles sammen med en tilsvarende

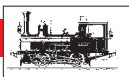
vogn med bremserhus, som Fleischmann ligeledes har i sine planer. Modellen måler 13 cm over pufferne, og ingen løsdeler til at tabe under kørslen. Som sædvanlig - Fleischmann-perfektion i højsædet!
V.H.





MÄRKKLINS NYE DECODERE

Märklin har ved årsskiftet sendt en række nye lokomotiv-decodere på markedet. Jeg har set nærmere på tre af dem - de to uden lyd (60942 og 60962) og en med lyd (60945).



digiTALT

Af Gert Johansen

Decoderen uden og med lyd. Det er decoderen med lyd til højre.

Decoderne har fire funktioner udover lysfunktionen, som hver kan tåle en belastning på op til 250 mA, dog må den samlede belastning af lysfunktioner og de fire ekstrafunktioner ikke overstige 300 mA.

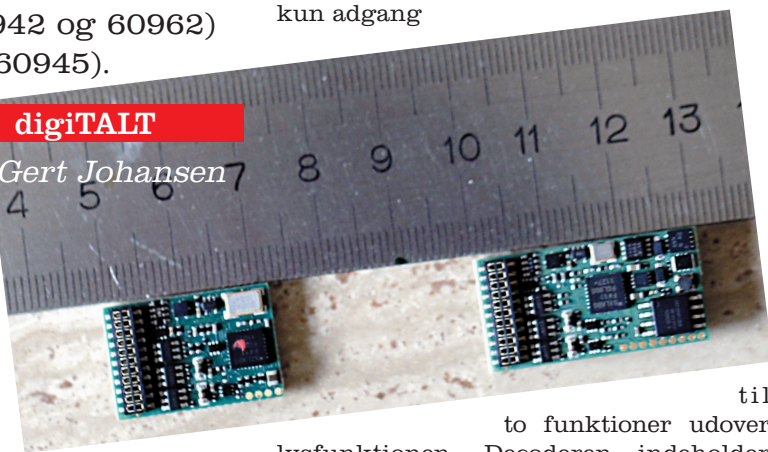
Motorudgangene må belastes med 1,1 A og den totale sum maksimalt 1,6 A.

Decoderne kan forstå og programmeres som Mfx, DCC eller MM2, og de ikke anvendte sprog kan frakobles.

LEDNING ELLER STIK

Decoder 60962 er forsynet med ledninger, der følger NEM-normens farveskema.

Denne decoder har umiddelbart kun adgang



til to funktioner udover lysfunktionen. Decoderen indeholder imidlertid alle fire forstærkede funktioner. De to sidste funktioner er blot ikke forsynet med ledning og kan kun bruges, hvis plastikken brydes der, hvor den dækker over 21MTC hunstikket. På hunstikket er der adgang til de to ekstrafunktioner, så her handler det blot om at finde det rigtige hul og montere en ledning for hver af de sidste to funktioner.

Decoderpakken uden lyd. Decoderen er printet uden ledninger og med 21MTC-hunstikket. Printet med stik og ledninger er Märklins monteringsprint, der erstatter perfektomskifteren. Et plastik monteringsstykke til at undgå kortslutninger, da Märklins lokomotiver oftest er af metal og endelig i Märklin-stil en lille monteringskrue.

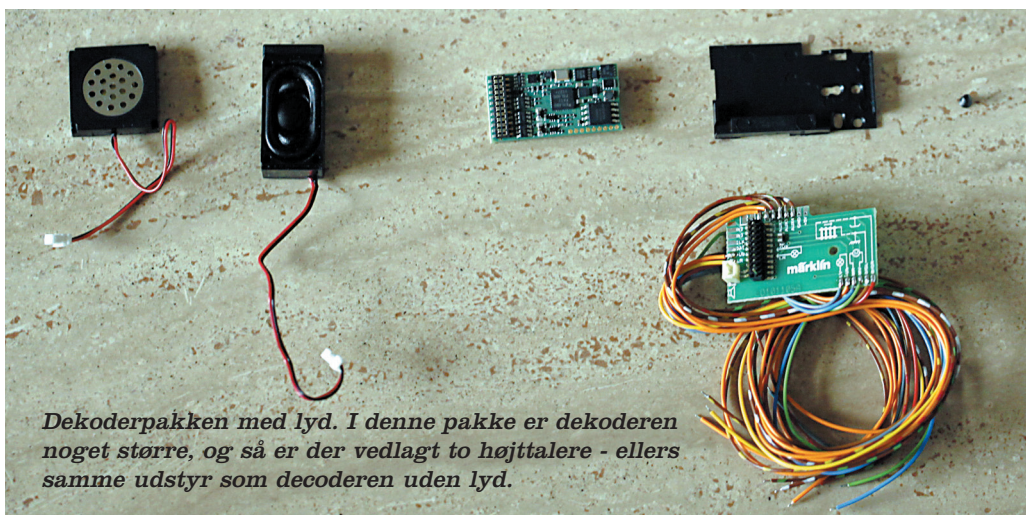
De to andre decodere, jeg har set på, er forsynet med et 21MTC hunstik. I realiteten er der altså kun tale om to decodertyper - én uden lyd og én med lyd.

Tilslutningerne på 21MTC-stikket følger ikke NEM 660. Jeg har imidlertid

Märklin angiver kun, at decoderne kan bruges til DC-motorer og har derfor også et nyt ombygningssæt til ombygning af universalmotoren til DC-motor. Decoderne burde også direkte kunne bruges til universalmotoren uden ombygning. Jeg har imidlertid endnu ikke prøvet dette i praksis.

DEN TREDJE LØSNING

Med decoderne, der er forsynet med 21MTC-stikket, følger også en printplade med stik og ledninger monteret samt holder, der passer til montering i stedet for Märklin perfektomskifter. Ledningsfarvevalget følger her Märklins egen norm



Dekoderpakken med lyd. I denne pakke er dekoderen noget større, og så er der vedlagt to højttalere - ellers samme udstyr som decoderen uden lyd.

fundet ud af, at Märklin følger NMRA's norm for 21MTC stik, hvilket Märklin underligt nok ikke oplyser.

Jeg kan så ikke lade være med at spørge, hvorfor MOROP, der har valgt at følge NMRA i valg af DCC ikke også vælger samme stik-norm?

Så PAS PÅ, når en decoder eller lokomotiv har et 21MTC stik. Det er ikke sikkert, at de umiddelbart passer sammen.

Der er mange gode grunde til, at Märklin har valgt at følge NMRA normen. Den giver nemlig retningslinjer for 3-skinne systemer og ikke mindre end tre motortyper. 21MTC efter NMRA er selvfølgelig udlagt til en traditionel DC-motor, men også en børsteløs motor som f.eks. Märklins Sinus motor og endelig også til brug i forbindelse med en universalmotor, som Märklin traditionelt har brugt.

fra C90.

Lyddecoderen er vedlagt to højttalere i forskellig størrelse, så det skulle være muligt at finde en, der passer, hvis der er plads til lyd.

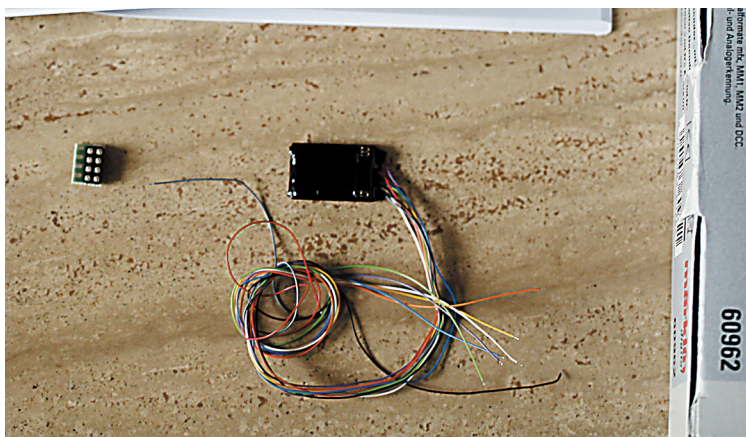
Decoderen med ledninger er vedlagt et 8-polet stik efter NEM-norm. Stikket er altså ikke monteret fra Märklins side.

VEJLEDNINGEN IKKE PÅ DANSK

Decoderne er vedlagt en meget udførlig beskrivelse af indbygningen og CV-tabel for både MM og DCC. I de decodere, jeg har haft fat i, var vejledningen kun på engelsk, tysk, fransk og hollandsk. Egentlig skulle den ifølge EU direktiv til brugsanvisninger også findes på dansk, men den udgave har jeg ikke kunnet finde.

I Mfx programmeres den uden brug

Decoderpakken uden lyd. Her er selve decoderen med ledninger - farvekoden følger NEM - og det 8-polede stik til selvmontering. Stikket er dog forsynet med et lille print med loddeøjne.



FOTOS: GERT JOHANSEN

af CV-værdier over grafisk brugerflade på CS2. CS2'eren skal dog være opdateret med nyeste software, men så er alle mulighederne også til rådighed i samme omfang som ved DCC-programmering. Derimod er der ingen løfter om, at den lader sig programmere med CS1'eren. Med CS1 - Reloaded vil det naturlige valg til programmering være DCC-formatet.

Vejledningen beskriver ledningstilslutninger for det medfølgende print og for decoderen med ledninger, men giver ingen oplysninger om tilslutningerne på 21MTC-stik - ej heller, at det følger NMRA-normen, hvilket godt kan undre.

Vejledningen mangler også oplysning om, hvordan nye lyde programmeres til lyddecoderen og ligeledes, hvordan funktioner og lyde kan ændre funktionsnumre ved Mfx programmering.

Den viden må hentes på henholdsvis Märklins hjemmeside sammen med lydene og eksempelvis her <http://www.stummiforum.de/viewtopic.php?f=5&t=51242>

Programmeringen under Mfx med CS2 er i øvrigt enkel, intuitiv og velfungerende. Blot er udbudet af lokomotivlyde stadig meget begrænset, men ingen tvivl om, at Märklin nok vil levere et stadigt stigende antal, hvis de vil gøre sig håb om at sætte sig på en stor del af decodermarkedet.

En anden men meget vigtig nyhed er, at decoderen i forhold til CS2'eren kan 'nulstilles', så den opfattes som en 'ny' decoder. Hermed er det problem, der undertiden har givet vanskeligheder i Mfx - nemlig at et lokomotiv pludselig ikke længere kan 'ses', til at løse uden brug af en fremmed CS.

EN DECODER TIL ALLE

Märklins decodere er prismæssigt fint placeret. Med dens evne til at forstå alle de vigtigste digitalsprog og med fire funktioner er den et godt bud også til andre end Märklin-fans.



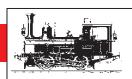
Med rødt er angivet NMRA-normens afvigelse fra NEM 660

01 Sensor input 1	* *	Skinne højre/midterleder	22
02 Sensor input 2	* *	Skinne venstre/skinne	21
03 AUX6 Sensor input	* *	Stel (GND)	20
04 AUX4	* *	Motor 1	19
05 Clockledning	* *	Motor 2	18
06 Data	* *	AUX5 Motor 3	17
07 F0 lys baglæns	* *	V+	16
08 F0 lys forlæns	* *	AUX1	15
09 Højttaler/A	* *	AUX2	14
10 Højttaler/B	* *	AUX3	13
Blokeret	X *	Vcc	12



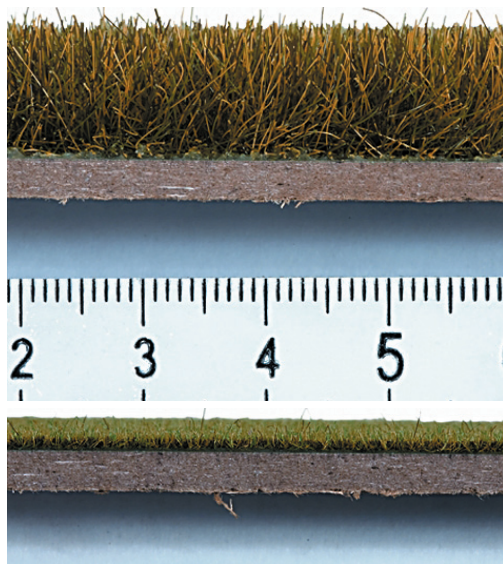
OG MAN HØRER GRÆSSET GRO...

Det hævder i hvert fald producenten, og vi kan medgive, at det pynter gevaldigt, når man lader naturen i model lege med.



TILBEHØR

Tro det eller ej, men nu kan du også få græsplæner i skala Z (1:220) eller N (1:160). Det har producenten, NOCH fra Wangen, sørget for, for naturen på et modeljernbaneanlæg skal også være realistisk. Man kan også få dem XL - ekstra store - med græsstrå, der er 12 mm lange! Dermed skulle man kunne lave realistiske vildtvoksende engarealer i skala H0 (1:87). Således øger NOCH sit sortiment af forskelligt tilbehør, som efterhånden fylder et katalog på 290 sider, altså en ordentlig moppedreng, som du kan finde på vores hjemmeside.



Skal du være anlægsgartner på modelbaneanlæg kan du skaffe græs i forskellige størrelser.

Man kan selvfølgelig nøjes med at købe græsmåtter og så anbringe dem efter bedste evne, men man kan også købe græs og lime græsstrå på et underlag. Selvfølgelig ikke enkeltvis, men ved at sprede dem ved hjælp af NOCHs



Græs kan købes i ruller 200 x 100 cm eller 120 x 60 cm eller i poser af 20 gram

Grasmaster (der koster en bondegård - 150 Euro!), men du kan også nøjes med en spraydåse, 40 gram strøgræs og 50 ml græslim i et start sæt til 9 euro.



Et start sæt med speciel lim, græs i dåse samt græs i pose

Forståeligt nok anbefaler man eget græslim frem for den gængse hvidlim, fordi NOCHs ikke binder så hurtigt. Derved kan man

Lim påsmøres med en pensel, hvorefter man sprayer med græs, efter at man har ladet græsset med statisk elektricitet, idet man ryster 'spraydåsen'. Elektriciteten gør, at græsstråene forbliver lodretstående.



Små buske i forskellige farver til at pynte på græsarealet giver en ekstra dimension til vildtgræsarealet

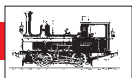
dække større arealer, og græsset kommer til at ligge tættere. Når man bruger NOCHs Grasmaster, får græsstråene opladet med statisk elektricitet, som gør, at græsstrå lettere trænger igennem det påførte lag lim og kommer til at sidde bedre fast. Den samme opladning af græsstrå med statisk elektricitet kan angiveligt ske ved, at man ryster dåsen med græs godt i hånden. Her taler man udtrykkelig om 2,5 mm lang strøgræs og garanterer for, at de ikke lægger sig ned, men forbliver oprejst.





PENGEREGN OVER GEDSER

Endelig! Endelig! Det utrolige er endelig sket - Gedser remise er kommet til penge: Også Realdania donerer 850.000 kr.



RENOVERING

Af Vido Hribar

Ildsjælene i Bevaringsforeningen Gedser Remise er jublende glade. De er kommet nærmere deres mål - realisering af drømmen om et jernbanemuseum i den gamle, bevaringsværdige remise i Gedser, som de har kæmpet for i snart et kvart århundrede.

Til lokalavisen Folketidende i Nykøbing F. udtaler formanden Hans Østergaard:

- Nu har vi fået penge fra Landdistriktspuljen, fra LAG (Lokale Aktions Gruppe) Guldborgsund og nu sidst Realdania. Der er kommet hul på bylden, og det vil gøre det nemmere at søge fonde nu!

Da jeg for knap ti år siden i forbindelse med et privat veteranarrangement besøgte Gedser remise og blev dybt chokeret

over remisens faldefærdige tilstand, fik jeg et vredt bestyrelsesmedlem i telefonen, fordi jeg i *banen* nr. 73 (juni/august 2003) skrev:

Nok har man gang på gang læst i lokalavisen, at situationen for remisen var kritisk, men at bygningen er ved at falde sammen om remiseforeningens medlemmer, havde jeg ikke forestillet mig i min vildeste fantasi.

Natten før havde det regnet, og det var tydeligt at se, hvor gennemhullet remisens tag er. Vandpytter rundt omkring var et tydeligt bevis på bygningens forfald.

Et kig ind i lokoførerrummet afslørede i al sin gru rådne gulve og et nedstyrtningstruet loft, hvor knækkede rådne bjælker blev holdt sammenbundet med en snor.

Min beskrivelse, som gerne skulle anspore de lokale myndigheder (eller den der måtte føle sig ansvarlig) til at lukke op for kassen og i det mindste hjælpe med at stoppe det øjeblikkelige forfald, blev åbenbart misforstået som en kritik af foreningen, skønt jeg netop skrev:

At remiseforeningens medlemmer ikke

for længst er løbet skrigende væk, men kæmper en ulige kamp for at bevare den bevaringsværdige bygning for eftertiden, er beundringsværdigt. Resten er en skandale...'

Og de brave mennesker blev ved med at knokle løs, bruge deres kræfter og entusiasme på en vision, der syntes uopnåelig. Nu lysner det altså: Der kom fra Landdiskritspuljen godt



850.000 kroner fra Realdania til Gedser Remises

Der er kommet hul

GEDSER Hvis ikke det var, fordi flagknopen var glet i stykker og flagstangen derfor lå for foden af flagstangen, ville danskebrog have været det store smil i ansigterne på bestyrelsesmedlemmerne.

ard om, at Realdania har givet 850.000 kroner til Gedser Remise fra en ny kampagne rettet mod landets lidsjæle i det byggede miljø, som det hedder. Men i stedet for danskebrog er der store smil i ansigterne på bestyrelsesmedlemmerne.

-Vi har tidligere søgt Realdania om penge til det helt store renoveringsprojekt til 14 millioner, og jeg søgte andre fonde. De penge fik vi som bekendt ikke. Men nu har vi fået næsten en million, og det er en slags blæstempel.

Hans Østergaard. Det er en slags blæstempel til at lidsjælenes arbejde og tro på, at Gedser Remise kan blive en turistmagnet. -Nu har vi fået penge fra Landdiskritspuljen, fra LAG Guldborgsund og nu Realdania. Der er kommet hul på huden, og det

800.000 kr. til en reparation af taget samt fronten, og så bevilningen fra Realdania, der skal bruges til at sætte smedeboligen og selve smedjen i stand, så den kommer til at fungere. Allerede for ti år siden var man godt i gang med denne afdeling og kunne med stolthed fremvise de mange værktøjer fra den tid, hvor Gedser var endestation og porten til kontinentet, hvor man skulle kunne foretage akutte reparationer på de ankomne lokomotiver m.m.

OGSÅ PLADS TIL MODELTOG

Formanden Hans Østergaard siger til Folketidende: Smedeboligen skal være servicehus. Her skal indgangen og receptionen til museet være. Her skal vi kunne udlevere forskellige turistmaterialer, og så får vi plads til et stort modeltog, vi fik af Scandlines for et par år siden.

Samarbejdet med Scandlines er et ganske interessant element i den positive udvikling: For nogen tid siden skulle rederiet bruge noget jord, som remisen

havde. Rederiet fik det mod, at det anlagde en halv kilometer spor og station, hvor jernbanemateriel kan oprangeres, mens remisen repareres. Nu venter man på, at Banedanmark skal godkende sporet, før det kan tages i brug.

UKUELIGE OPTIMISTER

Bestyrelsen er nogle ukuelige optimister. Så sent som i 2008/2009 påstod en lokal museumsmand med mange års erfaring, at det aldrig nogensinde ville lykkes at få lavet et ordentligt museum ved Gedser remise, så de kunne ligeså godt opgive.

Det fik altså den modsatte

lidsjæle er forhåbentlig begyndelsen til noget mere

på pengestrømmen

for at måske at indrette café i forbindelse med nbanemuseet. I går eftermiddag er der blandt bestyrelsesmedlemmer stor glæde, men også en slags skadefrohed. Tilbage i 2008-2009 sagde en lokal museumsmand, at med hans mangeårige kendskab til museumsverden kunne han da se, at det aldrig nogensinde ville lykkes at få lavet et ordentligt museum ved Gedser Remise. Så vi kunne lige så godt stoppe. Det ville vi

kerne kan komme i gang. Rundt om kaffeberedet i går eftermiddag er der blandt bestyrelsesmedlemmer stor glæde, men også en slags skadefrohed. Tilbage i 2008-2009 sagde en lokal museumsmand, at med hans mangeårige kendskab til museumsverden kunne han da se, at det aldrig nogensinde ville lykkes at få lavet et ordentligt museum ved Gedser Remise. Så vi kunne lige så godt stoppe. Det ville vi

ikke finde os i, så det fik os i gang også godt hjulpet af de store planer omkring Gedser Helhedsplan, siger Hans Østergaard. De nye penge skulle gerne følges op af flere, og optimismen blandt bestyrelsesmedlemmerne er stor nu. -Vi kan komme et pænt stykke for 10 millioner kroner, og om fem år har vi et flot museum. Men i første omgang gælder det renoveringsarbej-

derne og den nye sæson der begynder 16. juni. I er den 25. sæson, og det bliver markeret på forskellige vis. Som et umiddelbart j læumsansker har Ged Remise at få lov at k med veteraner på Ged banen! Bestyrelsen er i øjeblikket i gang med forskell undersøgelse.

ERIK HOLM
en@realdania.dk



Gedser Remise havde n jord, som Scandlines h jør for. Til gengæld laved der et godt 500 meter spe stationen. Stationsuret s mer fra den gamle sta Men det mangler et urv Et sådant kunne remise tænke sig!

FOTO: ANDERS KJØLSEN

Hvad e
Det ny
- har s

Folketidende i Nykøbing F. sørgede for en fyldig dækning af den flotte donation.

virkning også godt hjulpet af Guldborgsund kommunens 'Gedser Helhedsplan', der forudsætter, at Gedserbanen bevares. Det fik bestyrelsen til at arbejde endnu mere indædt for bevaringen.

SÆSONÅBNING DEN 16. JUNI

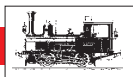
Den 25. sæson indledes den 16. juni, da museet åbner for publikum, og det skal fejres. I år er der en ekstra grund til fest!

- For 10 mill. kr. kan vi komme et pænt stykke, og om fem år har vi et flot museum, siger den optimistiske formand til bladet.





MITROPA spisevogn



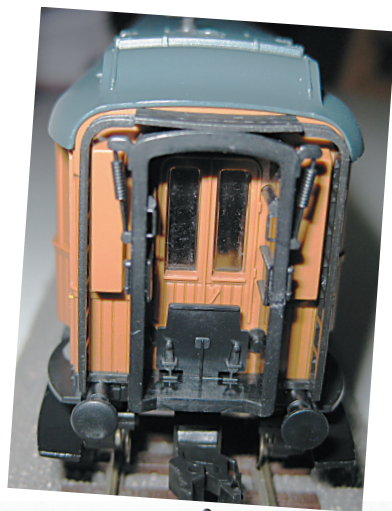
FLEISCHMANN / SKALA HO

land. MITROPA blev grundlagt i 1916 som modvægt til det fransk-belgiske sovevognsselskab CIWL / ISG. På dette tidspunkt rasede også første verdenskrig i

delt efter anden verdenskrig, blev også MITROPA delt. Selskabets direktion Vest tilfaldt det vesttyske DSG (det tyske sove- og

Fleischmann har netop udsendt en spisevogn af den slags, som i dag hører hjemme på et jernbanemuseum, med mindre man kører epoke III. Forbilledet kan evt. kun træffes på et museum, for i det aktuelle tilfælde skete udgangen allerede i 1964. MITROPA spisevogn 055-039 - bygget i 1911 hos Deutz i Köln - tilbragte sine sidste dage i Østtysk-

Europa og i Tyskland, der stod på samme side som Østrig-Ungarn, havde man behov for et sove- og spisevognsselskab. Det blev så MITROPA - en forkortelse for Mellemeuropæiske sove- og spisevogns A/S, der samtidig fik monopol i de tre lande, som det stort set holdt indtil oktober 1946. Da Tyskland blev



spisevognsselskab), og MITROPA AG i Berlin tilfaldt Østtyskland. Det var så et af de få aktieselskaber, der overlevede DDR, hvor selskabet foruden sove- og spisevognsselskabet drev en lang række banegårdsrestauranter rundt om i det delte land.

Efter murens fald blev Deutsche Reichsbahn opslugt af Deutsche Bahn AG, mens DSG blev optaget i MITROPA. I dag eksisterer navnet ikke mere, idet det ved en reorganisering blev optaget i SSP Deutschland GmbH, hvor forkortelsen står for Select Service Partners. Ja, i Tyskland lider man også af sproglig 'engelsk-syge'!

Heldigvis har vi endnu modeljernbanen, hvor vi kan nyde de store internationale togs fordums pragt, og dyrke jernbanenostalgien.

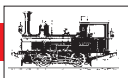
Fleischmanns spisevogn fra MITROPA er en skøn model - med en utrolig detaljerighed. Og det, som igen og igen skal fremhæves, er, at alting sidder fast på sin plads uden, at det falder af under legen. Bare se på og 'nyd udsigten' - fra bunden med treakslede bogier til strækbånd og diverse baterikasser samt armaturer til tagrytter. Indretningen er komplet med duge på spisebordene, der kan betragtes gennem glasklare ruder. Påtryk er helt dækkende, ikke mindst i listesprækkerne på vognsiderne... Man kæler for detaljen, også med forskellige gavldøre og forskellige enkeltheder i hver vognende... Bedre kan det næppe gøres, uden at det går ud over modellens robusthed. Vognlakeringen er noget mat og er langt fra det spraglede indtryk, spise- og sovevogne ofte efterlader, men til gengæld er det ret overbevisende og viser, at vognen, der skal være beklædt med teaktræslister, ikke lige er ankommet fra behandling på malerværkstedet. Sådan skal det være!



MALN



Copyright By NICKLAS SAHLBOM



PÅ TOGSAFARI

med Nicklas Sahlbom ©

Første gang jeg kom i forbindelse med 'Malmbanen' var på en togrejse gennem Sverige og Norge i 1981. Da vidste jeg ikke andet om Malmbanen end, at der blev kørt malmtog fra Kiruna til Narvik, og jeg kørte uden at stå af undervejs mellem de to byer.

MALMBANEN



MTAB IORE med et tomt tog forlader Björkliden og er ved forsvinde ind i Nuoljatunnelen. I retning mod syd ser vi den karakteristiske dal mellem de to bjerge, Lapporten. 4.6.2004

leder af malmtoget mellem Kiruna og Narvik og i særdeleshed af Dm3-lokomotiver i aktiv tjeneste, drog jeg til Björkliden i begyndelsen af juni 2004. Da viste Göteborg, hvor jeg boede dengang, sig fra sin bedste side med varme og skønt vejr og med alting i blomst og med nyudsprungne løvtræer. Familien fulgte mig til banegården for at vinke farvel, og jeg gik ombord i toget, og snart rullede vi af sted nøjagtig efter køreplanen. Vi vinkede farvel, fordi vi ikke ville komme til at se hinanden lige med

Det, jeg husker bedst fra den rejse, var udsigten fra vognen ud over Rombakbotn i Norge. Den rejse gav mig blod på tanden, og jeg tænkte, her skal jeg ud at rejse igen. Og det gjorde jeg så. Det skuldes ikke jernbanen som sådan, men militærtjenesten i Boden i sommeren 1984. To helligdage var egnet til at foretage en togtur på Malmbanen. Det blev til en rejse Riksgränsen tur-retur og yderligere til en rejse til Narvik. I begyndelsen af 80'erne var det ikke fotografering af tog, der havde førsteprioritet, og derfor har jeg desværre ingen gode billeder af malmtoget fra den tid.

Under et lille forsøg på at tage nogle bil-

det første. Rejsen, der gik over 1800 km til Lappland, var altså lige begyndt. Jeg har det meget godt med nattogsrejser, og især når man skal temmelig langt nordpå i Sverige. I byer som Skövde, Hallsberg, Västerås och Gävle standser toget for at lade nye passagerer, som skal videre nordpå, stige på. Straks efter Gävle - på den kurverige strækning til Ockelbo - blev jeg vugget i søvn. At Sverige er et langt land, forstår man først efter at have rejst til Björkliden. Efter en god nats søvn fik jeg morgenmad på højde med Umeå. Hen under formiddagen skulle der i Noden skiftes fra nattog til dagtoget Luleå-Narvik. Om eftermiddagen ved



Copyright By NICKLAS SAHLBOM

Dm3 1216 Josefina+1245+1215 til Kiruna. Bemærk at ledningsmasterne er fra dengang banen blev elektrificeret. I baggrunden kan man se Riksgränsens skisportsterren med hoteller.

kvart over fire steg jeg endelig af toget i Björkliden, og så var jeg fremme efter en 23 timers togrejse.

Foråret var ligeledes netop ankommet til fjeldet. Birketræerne varierede fra kun at have små knopper, til de var udsprunget med sart, lysegrønt løv. På fjeldtoppene lå stadigvæk sne. Vejret kunne skifte fra snestorm til solrigt med klar himmel. Jeg var godt udrustet med rigtige støvler, varme tøj, Trangia-kogeapparat, for jeg skulle også kunne lave noget mad, og sidst men ikke mindst havde jeg et godt fotoudstyr med, for jeg skulle tage en masse billeder. Jeg fotograferede for

det meste med diasfilm og lidt med almindelig farvefilm. Jeg havde min base på vandrerhjemmet i Björkliden, kun nogle få minutters gang fra jernbanestationen. Fra vandrerhjemmet har man en god udsigt over den store Torneträsk sø, jernbanen og Lappporten i syd.

Min første aften i Björkliden tilbragte jeg ved at gøre mig bekendt med området,



Copyright By
NICKLAS SAHLBOM

Connex persontog med Rc6 1333 fra Narvik møder et fuldtlastet malmtog i Vassijaure.



*MTAB Dm3 1206
Sigrid + 1235 +
1205 på sin færd
til Svappavaara
en regnfuld dag.*



*MTAB Dm3 1216
Josefina
+1245+1215 til
Narvik passerer
Tornehamn. I
baggrunden
Tornetråsk-søen.*

finde nogle gode fotosteder og fotograferer nogle malm-tog. Til hjælp havde jeg nogle grafiske tidstabeller fra daværende Banverket for samtlige tog på Malmbanen. De efterfølgende dage var jeg i Vassijaure, Riksgränsen og Björkliden. Fra Björkliden vandrede jeg lidt rundt i området til Tornehamn og Nuoljatu-

Copyright By NICKLAS SAHLBOM
*MTAB Dm3 1235 mellem-
delen på det tredelte loko-
motiv i Svappavaara.*





Copyright By NICKLAS SAHLBOM

TMZ 1413 bakker med tomme vogne ind til lastningsanlægget i Svappavaara.

Copyright By NICKLAS SAHLBOM

Der holdes øje med, at alt går rigtigt til, før det fuldtlastede tog kan sendes af sted til Kiruna.



nelen. Jeg gik ad den gamle Rallarvägen, som blev brugt under anlæg af Malmбанen. Det blev til en hel del billeder af malmtog med Dm3 lokomotiver og kun nogle få med de nye IORE-lokomotiver. Dm3 er et tredelt lokomotiv og en rigtig tamp med en længde på 35,2 meter, en vægt på 273 ton og med næsten 10.000 hestekræfter. Oprindeligt var disse lokomotiver todelte, men siden har man bygget mellemstykker, 19 i alt, som man kobled ind i de todelte lokomotiver, og så blev det til et nyt lokomotiv, litra Dm3. Dagens Dm3 lokomotiver er fremstillet mellem 1963 og 1970.

MTAB Dm3 1228 Kaptен + 1243 + 1227 i Kopparåsen på vej til Kiruna.





Lokoførerskifte sker i Björkliden. MTAB Dm3 1211 holder på omløbssporet og venter på en ny lokomotivfører, som skal overtage toget og køre videre til Narvik.

Copyright By NICKLAS SAHLBOM

Det var i 1883 man begyndte at anlægge malmbane-strækningen Gällivare-Luleå. Anledningen var den indledte transport af jernmalm fra malmfelterne i Gällivare og Kiruna. I november 1902 afsluttede man det meget krævede anlægsarbejde med at udbygge banen til Narvik eller Ofotbanen, som er navnet på den norske del af strækningen. Til at begynde med var banen ikke elektrificeret, og malmtogene blev trukket af kraftige damplokomotiver litra Ma og R. Transportkapaciteten var dog utilstrækkelig, og derfor gik man i gang med elektrificeringen, som skete i flere etaper. Kiruna-Riksgränsen blev klar allerede i januar 1915, mens elektrificeringen af den 500

km lange strækning fra Luleå til Narvik blev færdig i 1923.

I begyndelsen af september 2009 besøgte jeg igen Lappland med det formål at fotografere malmtog i både Sverige og Norge. Vi var fire togentusiaster, der valgte Björkliden som vores 'basislejr' og brugte en udlejningsvogn til vores fotosafari i området. I fem begivenhedsrige dage, hvor birkeskoven var iklædt de smukkeste efterårsfarver, skiftede vejret fra regn til sol og omvendt.

Vi mødtes i Kiruna. Christer og jeg kørte med nattoget fra Göteborg til Boden og videre med dagtoget fra Luleå til Kiruna. Gunnar kom med fly, og Svante ventede allerede på os i Björk-



MTAB Dm3 1230 Rektorn + 1244 + 1229 forlader Björkliden tidligt om morgenen.

Copyright By NICKLAS SAHLBOM



Copyright By NICKLAS SAHLBOM

Copyright By NICKLAS SAHLBOM

MTAB Dm3 1209 Viktor + 1234 + 1210 i fra Narvik ankommer til Abisko Östra

liden. Christer, Gunnar og jeg selv begyndte med at følges ad den korte strækning, 40 km fra Kiruna til Svappavaara og fotograferede et Dm3 lokomotiv med tomme vogne i øsregn. I Svappavaara afkoblede Dm3 1206 Sigrid + 1235 + 1205 fra vognene, og Tmz 1413 bakkede dem til den plads, hvor de skulle lastes. Aftenen begyndte at falde på, og det blev stadig mørkere. Vi tænkte lidt på, hvad vi skulle lave til aftensmad i den lille hytte, som vi havde lejet i Björkliden. Den lokale forretning i Svappavaara blev til sidst redningen for de sultne jernbanefotografer. Vi købte noget mad og kørte så til Björkliden, mens regnen silede ned i stride strømme fra den mørke himmel.

Efter en herlig nats søvn ringede vækkeuret tidligt om morgenen. Hvad gør man ikke for at få nogle gode billeder af de større tog? Vi tre mest toggale jernbanefotografer gik ned til stationen for at vente på et malmtog fra Kiruna, som skulle ankomme til Björkliden ved sekstiden. Dagens første lokomotiv blev Dm3 1201 + 1231 + 1202 Kunigunda. Vi holdt også øje med Dm3 1230 Rektorn + 1244 + 1229 for at få billeder af det, da det skul-



Copyright By
NICKLAS SAHLBOM

*MTAB Dm3 1202
Kunigunda + 1231 +
1201 skal straks forla-
de Abisko Östra på sin
færd til Narvik.*

le af sted fra Björkliden på vej til Kiruna. Så igen tilbage til huset og et veldækket morgenbord. Det gjaldt om at tanke op med ny energi, så man kunne klare dagens strabadser. Inden vi forlod Björkliden, fotograferede vi et fuldstøst malmtoq på vej til Narvik og et SJ persontog nr. 90 med fire passagervogne fra

lokomotiv og et enligt lokomotiv inde på banegården. Det viste sig, at Dm3 1209 + 1234 + 1210 Viktor havde problemer og ikke kunne fortsætte med det fuldstøstede toq til Narvik. En af lokomotivførerne fortalte, at det var en luftpumpe, som ikke længere fungerede. Det tomme toq med Dm3 1201 + 1231 + 1202 Kunigunda,



MTAB IORE 101 Polarcirkeln + 114 Rautas med fuldstøstet toq ruller igennem Bergfors.

Luleå til Narvik med SJ Rc6 1329 som trækraft. I Björkliden foregik lokomotivførerskiftet på malmtoget. Svenske lokomotivførere kører på Kiruna-Björkliden, og de norske tager sig videre af kørslen Björkliden-Narvik.

Vi ville gerne udforske nogle flere jernbanestationer i løbet dagen og begyndte med at køre nogle kilometer i nordvestlig retning. Vi gjorde holdt ved Kopparåsen, en station med gennemgående spor og to omløbsspor. Toq 9909 fra Narvik dukkede op og rullede gennem stationen, mens vi lod vores kameraer fotograferer for fuld kraft. Samtlige malmvogne var af den nye type, som bygges af Kockums industrier og Kiruna Wagon.

Midt på dagen nåede vi til Abisko Östra. Der holdt et komplet malmtoq med et

som kom fra Narvik, byttede plads med Dm3 1209. Dm3 1201 drog nu af sted med det fuldstøstede malmtoq til Narvik og Dm3 1209 toq de tomme vogne med til Kiruna.

Malmtoqene ruller overraskende sagte. Det er kun ved igangsætning og standsning, at de rasler med koblinger eller hvinner ved opbremsning. Befinder man sig lidt uden for i terrænet, er det svært at høre togene. Et almindeligt godstog er langt mere støjende, når man ser det køre forbi ude på strækningen.

Vi fortsætter mod Kiruna og standser i Bergfors for at dokumentere tre toq på vej mod Narvik. Først ankommer toq 9914 trukket af et Dm3 lokomotiv. Malmtoq 9916 med IORE 101 Polarcirkeln + 114 Rautas som trækraft kommer ind som



nummer to. De nye IORE lokomotiver er sikkert udmærkede, men jeg synes, at de gamle Dm3-lokomotiver har mere charme, som langt overgår de nye mere kønsløse IORE lokomotiver uden de mange

detaljer, som gør Dm3 mere levende. Ti minutter senere ankommer et lille SJ tog med fire personvogne og et Rc6 1332 som trækraft.

Bergfors er en station med et gennemgående spor, et overhalingsspor plus et kort opstillingsspor med plads til nogle arbejdskøretøjer eller nogle få vogne.

Dagen bød for det meste på overskyet vejr og regn af og til. En fordel ved overskyet vejr er, at skygger på fotografierne ikke bliver så mørke. Malmtogene kører ikke så hurtigt - 50 km/t, når de er fuldlastede og 60 km/t med tomme vogne, så for det meste går det at få nogle gode billeder i kassen. Med et malmtog hveranden time i hver retning døgnet rundt, året rundt plus de øvrige person- og godstog, får man tid til at placere sig forskellige steder uden at gå glip af nogle af dem.



SSRT Rc6 1324 Som SJ har lejet til sin trafik på Malmbanen.



MTAB Dm3 1229 + 1244 + 1230
Rektorn på broen over Katterjåkk.

Copyright By NICKLAS SAHLBOM

Man kan tilmed fotografere det samme malmtog på flere forskellige positioner. Til fotografering bruger jeg Canon S95, Canon 40D, EFS 17-85, EF 70-200, EF 30 og Manfrot-fotostativ.

Tredjedagen begyndte med et fint, tyndt skylag, og så inden morgenmaden sørgede vi for at fotografere IORE 106 Kiruna + 113 Bergfors i fint morgenlys. De to første IORE-lokomotiver blev leveret til LKAB i år 2000, og yderligere 16 maskiner fulgte til og med 2004. Man havde fået brug for flere IORE-lokomotiver på grund af den øgede trafik, men også til erstatning for udrangerede Dm3, hvilket resulterede i yderligere ordrer hos Bombardier. I dag har LKAB 26 IORE-lokomotiver i drift. IORE-lokomotiverne kører som parvist koblede og er 35,8 meter lange med en totalvægt på hele 360 ton. Med seks aksler pr. enhed har de et akseltryk på 30 ton og motorydelse på 10.800 kW (14690 hk), som rækker godt og vel til 68 fuldstandede malmvogne på 100 ton hver til Narvik.

Fra min rejse i 2004 kendte jeg et godt fotosted for vestgående tog før deres ankomst til Björkliden. Jeg gik derhen og ventede på persontog 90. Som sagt hører man ikke meget til togene, så det gjaldt

MTAB Dm3 1219 + 1239 + 1220
Dennewitz ruller gennem Torneträsk station i regnfuldt vejr.

Copyright By NICKLAS SAHLBOM



*SJ-tog 90 til
Narvik ruller
ind mod
Björkliden
med Rc6 1332
som træk-
kraft.*



om at være parat, når de dukkede op. Fotoapparatet er rigget til på stativet, tid og blænde er korrekt indstillet. Når man står der og venter, har man tid til at fundere over lidt af hvert, kigge på naturen og lytte efter fuglenes sang i skoven.

Toget dukker op bag kurven, lokomotiv Rc6 1332 med fire personvogne af typen B2, et kort tog på ca. 121 meter. Lokomotivet og vogne matcher i farverne sort, rødt og to nuancer af gråt. Indrammet af løvtræer i efterårsfarver gør, at det bliver et herligt togbillede.

Vi kører i bilen mod vest, passerer Riksgränsen og stopper ved Björnfjell i Norge. Stedet ligger så mange meter over havet, at der kun gror nogle bjergbirk i dalstrøgene. Oppe mod bjergtoppene vokser der overhovedet ingen træer. Her kan vintrene være hårde med masser af sne og med kraftige vinde, som byder jernbanen, lokomotiver, vogne og ikke mindst personalet nogle hårde arbejdsbetingelser. Sneen skaber fine muligheder for at stå på ski, når der er godt vejr i området. Riksgränsen er også kendt for sine skianlæg, som man kan benytte fra sidst i

*MTAB Dm3 1205 + 1235 + 1206 Sigrid
fotograferet lige øst for Vassijaure.*

*Toget er netop kørt gennem et af de
mange gallerier, som er anlagt på udsat-
te steder på strækningen, hvor der erfa-
ringsmæssigt opstår kæmpestore
snedriver om vinteren.*





Björkliden - vejret var meget skiftende. Sol, regn og i dette tilfælde også snefald.

Copyright By
NICKLAS SAHLBOM





Et Green Cargo godstog med kun ni toakslede Hbis-vogne trukket af to Rc-lokomotiver.

februar til sidst i maj. Har vinteren været snerig, kan man stå på ski til midt på sommeren og nyde midnatssolen.

Solen bryder hele tiden igennem skyerne, og vi oplever utrolig flotte efterårsfarver i en storslået natur. Jeg kan stærkt anbefale et besøg i området for dets naturoplevelser med bjerge og dalstrøg, søer, vandfald, rislende bække, småbyer og tog, som kører forbi. Vi vandrer i området omkring Søsterbekk og kigger på den gamle Nordalsbro, som blev bygget i 1902 og erstattet i 1988 af en ny bro og en ny banestrækning. Den gamle Nordalsbro er bygget af stål og er slank i sin form sammenlignet med den nye bro, som er bygget af grå beton. Det er let at vandre omkring i området og finde forskellige egnede steder, hvorfra man kan fotografere tog. Man kan vælge mellem at stå tæt

MTAB IORE 106 Kiruna md fuldladet tog på vej til Narvik.





ved sporet eller et stykke derfra, hvis man vil have landskabet med på billedet. Ved den lille holdeplads Søsterbekk holdt vi og ventede for at fotografere nogle tog. Tog 9914 fra Kiruna med Dm3 1227 + 1243 + 1228 Kaptan tog sig vældig godt ud i klart solskin og i kurven, hvor man ser vognene forsvinde bag ved fjeldbirkerne.

Vi forlod Norge for at vende tilbage til

hjemlandet igen i et forsøg på at fotografere nogle flere tog, inden solen forsvandt bagved horisonten. Et billede af et tog på broen over fossen Katterjåkk var tillokkende. Jeg gik lidt op ad strømmen og fandt et godt sted at stå på. Vandet løber ned mod Torneträsk søen, solen skinner mod broen og Dm3 1229 + 1244 + 1230 Rektorn kommer fra Narvik og kører over Katterjåkk på den korte bro. Vi ville



*MTAB Dm3
1210 Viktor +
1234 + 1209 på
vej op mod
Riksgränsen.*

Copyright By
NICKLAS SAHLBOM

*MTAB Dm3
1227 + 1243 +
1228 Kaptan
ved Søsterbekk
med et fuldlastet
malmtog.*

Fuldlastede malmvogne i Vassijaure.

Det er et prægtigt sceneri at se og høre et fuldlastet malmtog rulle overraskende stille forbi.

også gerne prøve at få nogle flere billeder, og derfor tog vi mod vest til Vassijaure station. Jeg fandt et godt fotosted mellem nogle fjeldbirk og ventede på tog 996 til Narvik. Dagens sidste solstråler lyste på fronten af Dm3 1223 + 1241 + 1224 Baron og fotografen, der fangede dem, følte sig vældigt tilfreds med resultatet.

Det som lastes i malmvognene, er for det meste pellets (piller), centimeterstore malmkugler med høj jernindhold og af jævn kvalitet. LKAB fremstiller to pellet



varianter: højovnpellets og direktreduktionspellets (DR-pellets). Højovnpellets anvendes i koksbaseerede højovnsprocesser, som er den almindeligste metode at fremstille råjern på. Højovnpellets leveres først og fremmest til stålværker i Europa. DR-pellets anvendes i direkte

Copyright By NICKLAS SAHLBOM

MTAB IORE 114
Rautas + 101
Polarcirkeln på vej
mod Kiruna lige
vest for Bjørnfjell
station med
Haugfjell i baggrun-
den.





*SJ tog 96
med
SSRT Rc6
1333 til
Narvik
ruller
forbi
Haugtjell.*

Copyright By
NICKLAS
SAHLBOM

*MTAB IORE 101
Polarcirkeln + 114
Rautas med et tomt
tog til Kiruna.*

duktionsprocesser ved fremstilling af jernsvamp, som er det første led i forædlingskæden fra jern til stål. LKABs malm har højt jernindhold og består for det meste af magnetit, Fe_3O_4 , hvilket indebærer store miljøfordele ved mindre energitilførsel i forædlingsprocessen og lavere kuldioksidudslip i forhold til andre slags jernmalm.

På Malmbanen fragtes utrolige mængder pellets til Narvik.

I 2004 fragtedes der 13,469.000 ton, i 2009 var der noget mindre - 10,839.000, men indtil nu (9.12.2011 - N.S.)

*MTAB IORE 106
Kiruna + 113
Bergfors med et fuld-
lastet tog til Narvik.*



Copyright By NICKLAS SAHLBOM



har togene transporteret 15,176.000 ton.

På fjerdedagen fotograferede vi først mellem Vassijaure og Katterjåkk. Det er let at trave i terrænet med fjeldbirk, som ikke vokser så tæt og med hård grund at gå på. Dagens første tog blev et persontog til Narvik efterfulgt af et GreenCargo godstog med kun ni toakslede Hbis-vogne. Godstoget blev trukket af to Rc-lokomotiver, så trækraften var intet problem. Inden vi forlod vores fotosted, fik vi fotograferet yderligere to persontog og fem malmtog med efterårsfarver som indramning. Hen på eftermiddagen kom vi frem til Rombak i Norge. Bommen var oppe, og vi tog chancen for at køre op til stationen på en vej som tilhører et elkraftselskab. Nu turde vi ikke lade bilen stå tilbage på stationen, så den bedste løber blandt os, Gunnar, kørte ned og parkerede på vejen uden for bommen for det tilfælde, at den blev lukket og låst. Gunnar nåede lige at vende tilbage, så han også kunne nå at få billeder af persontoget fra Narvik. Fra Rombak station har man en herlig udsigt ud over fjorden Rombakbotn og Haugefjeldet på den modsatte side af fjorden. Man kunne også jernbanelinjen slange sig langs med bjergetsiden ned til Rombak. Vi fotograferede fire malmtog, to persontog og et lille tjenestekøretøj. I Rombak findes der et gennemgående hovedspor, to omløbsspor og et kort opstillingsspor. Miljøet minder om BLS sydrampe mellem Brigg og Hohtenn i Schweiz, hvor jernbanesporet ligeledes klatrer op ad et højt bjerg.

Tiden går hurtigt, når man har det sjovt



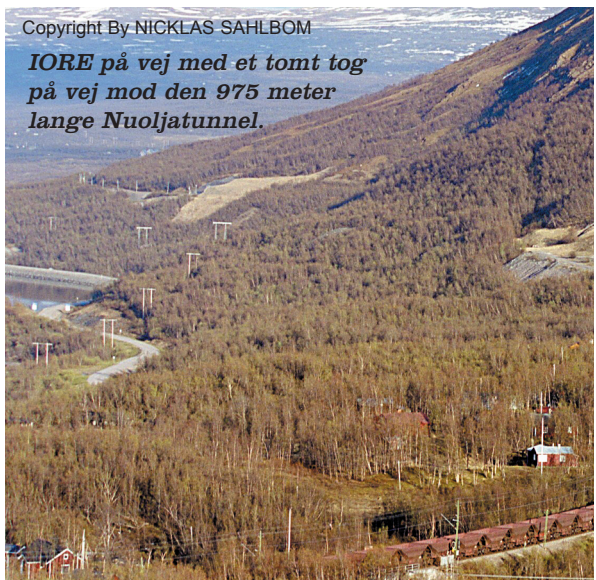
Vedligeholdelse af banen - gravemaskine farlig tæt på afgrunden.



Rombakbotn og bjerget Fagernes der rejser sig i baggrunden.

Copyright By NICKLAS SAHLBOM

**IORE på vej med et tomt tog
på vej mod den 975 meter
lange Nuoljatunnel.**





Dm3 1201 + 1231 + 1202 Kunigunda med tomt tog til Kiruna.

også ud til at være i god form, så det bliver næppe et problem for dem. Vejret var også det bedst tænkelige med sol, klar og ren luft. Malmtoget passerede, og vi hoppede ombord i vores tog for den videre færd ned mod Narvik. Det er her, den flotteste del af banestrækningen begynder. Banen slynger sig langs med bjergsiden, og efter et antal sving runder vi bjerget. Nu ser vi Robakbotn ca. 500 meter længere nede.

og har mulighed for helt at hellige sig sin hobby. Vi er allerede på femtedagen, og nu skulle vi køre med tog. Vi kom med morgentoget fra Björkliden til Narvik. Toget standser bl.a. i Katterjåkk for at udskifte personalemandskab. I Ketterat bliver der igen et ophold, fordi vi skal vente på et malmtog fra Narvik. Her forlader nogle passagerer toget, idet de skal vandre tilbage til Katterat. Det går op ad bakke stort set hele vejen, så det lader til, at det bliver en hård tur, men de så



Copyright By NICKLAS SAHLBOM

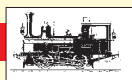
Tog 90 til Narvik - med bjerge og fjord i vest...

Lokomotivføreren sagtnet farten, mens vi kører forbi et sted, hvor banen renoveres. Helt op ad banelegemet står der en lille gravemaskine, hvor der kun lige er plads til, at den kan stå der. Og passer maskinføreren ikke meget på, kan de begge nemt ende i afgrunden.

Vi har kun 20 minutter i Narvik, før vi skal tilbage til Sverige, til Boden, hvor vi skal stige om til nattoget for at fortsætte til Göteborg. Fra Narvik til Riksgränsen nyder vi den smukke udsigt fra toget. Undvejs på vores vej til Kiruna og Boden møder vi nogle malmtog. Vi snakker om vores rejse fulde af glæde og tilfredshed over alle de mange fotooplevelser. 🚂



NYE TANKVOGNE TIL SAMLINGEN



ROCO HO

Roco har netop udsendt to ens tankvogne - DSB Ze 503 523 Dansk Sojakagefabrik og SJ 503052 Svenska Bensin & Petroleum - begge oprindeligt tyskproducerede. DS-vognen endte i Danmark som tysk 'efterladenskab' efter krigen og kom til at transportere 'lækre' sager for Amager-



Endnu et par fine vogne med mange tydeligtrykte påskrifter.

fabrikken: Foruden benzin og olie, kunne det være fedt, sæbelud, kalilud, mineralsk terpentin, ammoniakvand og sågar melasse. Igen en flot model fra Roco med rigtig mange og fine påskrifter. Den hører hjemme på et epoke III anlæg V.H.



Egentlig hørte jeg første gang om Dansk Soyakagefabrik på Islands Brygge den 15. juli 1980, da den sprang i luften og 23 mennesker kom til skade. Jeg var da redaktionssekretær på Nakskov-avisen NY DAG og redigerede forsiden - så det blev dagens historie. Det eksploderede anlæg blev aldrig genopbygget og virksomheden, som var ejet af Ø.K., der i



vogn. Ifølge Sundborg MJ var en del af Soyakagefabrikkens vogne modificerede med varmeslanger og isolering rundt om selve beholderne for at kunne holde indholdet flydende. Ze 503 523 fik varmeledning i 1955 og havde varmeslange i beholderen.

Vognen blev dog ikke ekstra isoleret rundt om beholderen og indkapslet af metalplader som de otte andre Wilhelmshaven-vogne, og derfor beholdt det sit oprindelige slanke udseende. Og sikkert held, for så kunne man bruge Rocos model til det gode formål - at fremstille en DSB-vogn på baggrund af en tysk standardvogn.

DSB Ze 503 523 fotograferet i 1957 hos Scandia i Randers. Foto: Scandia

1985 ændrede navnet til DS Industries A/S, lukkede også i 1991, da produktionen ikke længere kunne løbe rundt.

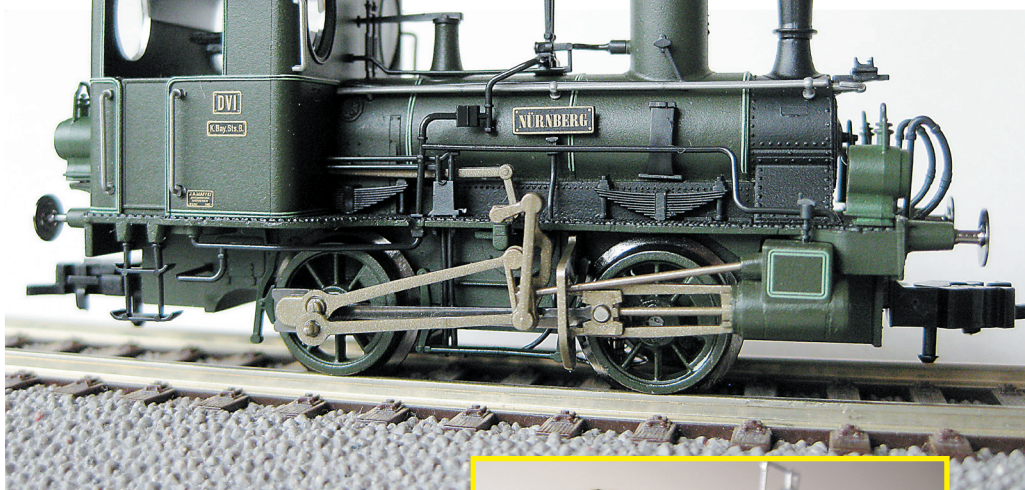
Soyakagefabrikken beskæftigede i sin tid henved 1200 mennesker og havde en hel del jernbanevogne, herunder også den nu aktuelle DSB litra Ze 503 523, som oprindeligt kom fra Tyskland og var ejet af Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven. Vognen blev 'hængende' i Danmark efter anden verdenskrig og kom således til DS i 1953. Som oplyst i bloggen Sundborg MJ, som i øvrigt bringer en del interessante oplysninger om dansk modeltog, blev vognen oprindeligt bygget hos den kendte østrigske maskin- og vognfabrik Simmering Graz Pauker AG i 1944. Det var en standard beholder-



*Dansk Soyakagefabrik lå ved Islands Brygge. Den blev grundlagt af ØK i 1909 og skulle omdanne soyabønner til foder og olier til fødevarerindustrien. Luftfoto fra 1935
Foto: ØK*

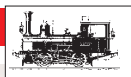
Det er nok ikke den sidste Soyakagevogn vi ser - fabrikken nåede i årenes løb at komme op på 72 vogne, så der er noget at tage af for modelproducenterne. I øjeblikket ventes således en oprindelig svensk bygget Soyakagevogn som model fra Fleischmann.

'NÜRNBERG'

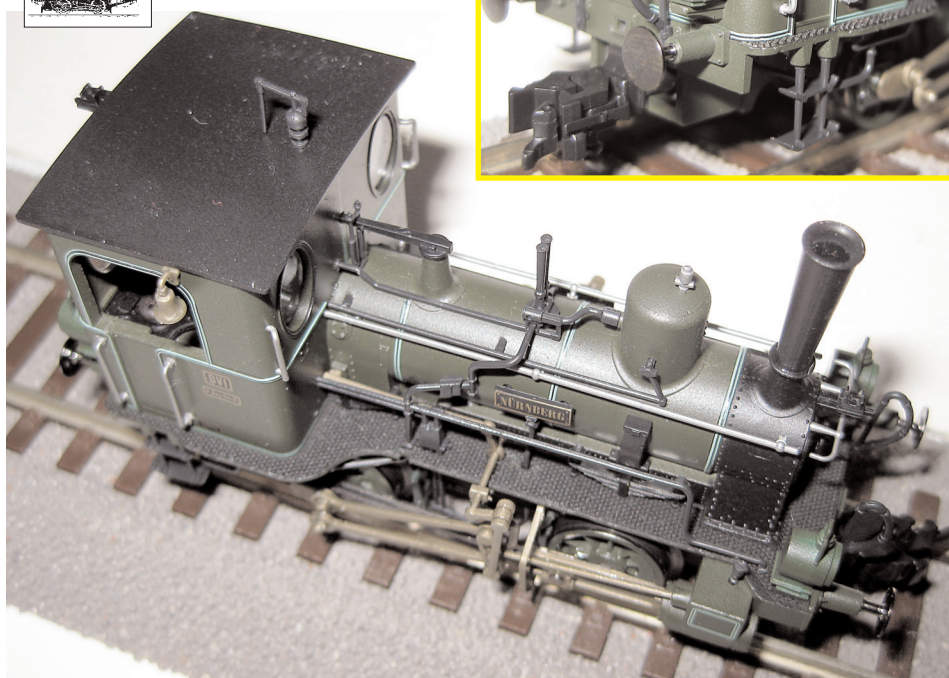
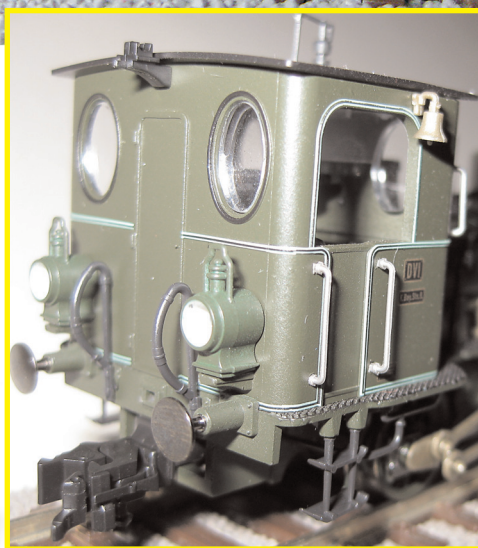


D VI

Fleischmanns nyhed, 'Sorte Anna's arvtager, grønnest i al sin pragt som bayersk epo. I lokomotiv D VI.



FLEISCHMANN

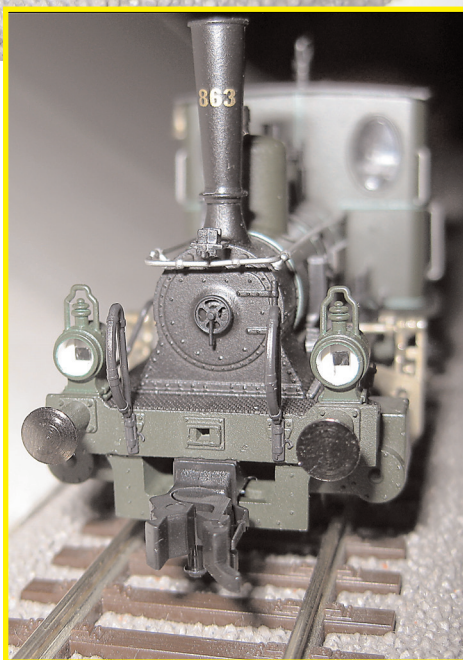




Kongelig bayerske statsbaners (Kgs. B. Sts. B.) damplokomotiv 'Nürnberg' type D VI fra epoke 1, er kommet som model i HO (1:87) fra Fleischmann. Det tokoblede lokomotiv, som er en 'arvtager' efter den let overdimensionerede legetøjsmodel 'Sorte Anna' er på en måde en flot opdatering, som nok vil finde vej til mange (ikke bare tyske) anlæg, ikke mindst som museumslokomotiv 'Nürnberg', som i dag opbevares på jernbanemuseet i Neustadt (Weinstrasse). Oprindeligt blev lokomotivet annonceret som 'Berg', men dukkede i første omgang op som et museumslokomotiv 'Nürnberg'. Det har sikkert en eller anden logisk (produktionsmæssig) forklaring, vi ikke kender.

MAFEI OG KRAUSS BYGGEDE

Epoke 1 type D VI er i årene 1880 til 1883 fremstillet hos Mafei i 30 eksemplarer, og yderligere 23 andre er bygget hos Krauss i de næste 10 år indtil 1894. Det er første gang, fodpladen og Hardy-luftbremsen blev anvendt på bayerske lokomotiver. Nogle maskiner - som vores model - havde en dør i førerhusets bagvæg, ligesom sandkasser blev placeret under fodpladen mellem de to aksler. På de første 44 lokomotiver var der ingen udvendige kulkasser eller vandtanke - kullene havde man i



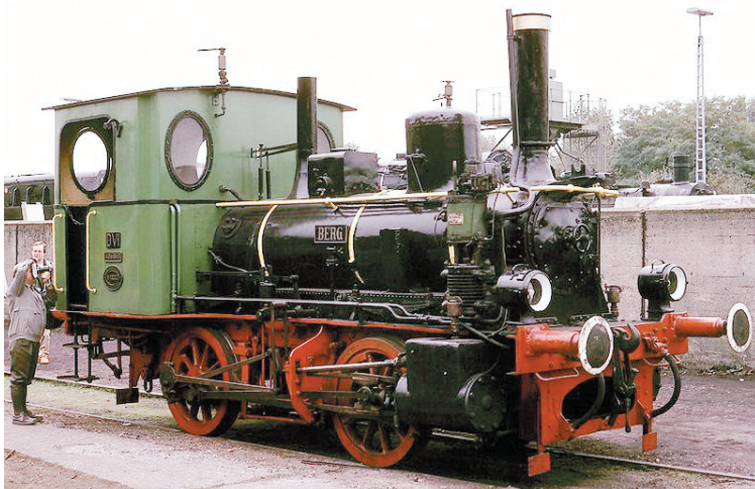
førerhuset og vandet i en beholder anbragt indenfor lokomotivets bundramme. De sidstbyggede ni lokomotiver fik imidlertid en kulkasse og vandtank på de respektive sider af kedlen. Dermed blev vandmængden, som det kunne optage, øget fra 1,8 m³ til 2,3 m³ og kulbeholdningen fra 0,5 ton til

*Museums-
lokomotivet 'Berg'
kan ses på jernbane-
museet i Neustadt
(Weinstrasse)*

0,8 ton. Lokomotivtypen - i alt 26 maskiner - blev i 1925 overtaget af DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) som litra 98.75. Af de 26 lokomotiver var de fem med kulkasse og vandtank i siden. I de kommende år blev de dels skrottet og dels solgt som fabrikslokomotiver. Således endte nr. 83 'Berg'

(DRG 98 7508) på en tørvefabrik i Raubing, Oberbayern, hvor det først i 1964 blev taget ud af drift. Ind i mellem blev det også brugt ved diverse filmoptagelser. I 1966 blev det erhvervet af DGEH (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte / Tysklands jernbanehistoriske selskab) og kan i dag ses på DGEH-jernbanemuseum i Neustadt (Weinstrasse).

Samtidig med, at Fleischmann udsendte den bayerske supermodel, udsendte de også en hobbyudgave af modellen, som dermed sit sparsomme gangtøj og mangel på



diverse påsatte smådele 'slægter' på fabrikkens 'Sorte Anna', der kom for snart mange år siden, på. Til forskel fra supermodellen er her vandtank og kulkasse med, idet modellen er forklædt som Deutsche Reichsbahn 98 7524. Det er den billige legetøjsversion, som vi håber senere kommer i en mere detaljeret version.

Vores bayerske model måler 79 mm over pufferne og vejer 95 gram. Lokomotivet er udstyret med motor, som ikke kræver særlig vedligeholdelse og heller ikke udskiftning af kulbørster. Derfor er der heller

FLYDEBRO-LO

I jernbanens barndom var det ikke altid lige nemt, når floder skulle passeres - I 1867 vandt tyskerne guldmedalje for deres flydebro over Rhinen

Disse små lokomotiver som det bayerske D VI blev i 1920'erne brugt som såkaldte 'flydebro-lokomotiver' ved Speyer og Maximiliansau, hvor togene skulle føres over Rhinen, som allerede da

havde betragtelig skibstrafik. Den første bro på stedet blev anlagt i 1840 og var åbnet for landevejstrafik. Den bestod af 34 skibskrog, hvorpå der blev monteret en vejbane. Den var 276 meter lang og kunne bære op til fire ton. Når skibe skulle passere, fjernede man blot bestemte broafsnit.

Noget mere kompliceret var da man i 1862 anlagde Maxaubahn mellem Karlsruhe og Maxau, som skulle forbindes med en ny gren af Pfalziske Maximiliansbahn Winden-Wörth-Maximiliansau, hvorved det blev nødvendigt at

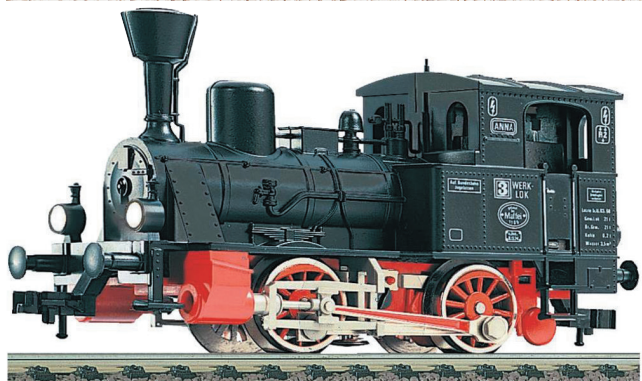
krydse floden.

Man byggede videre på den eksisterende løsning, idet man for første gang i Europa ville anlægge en flydende kombineret vej- og jernbanebro. Det var brobyggernes og jernkonstruktionernes århundrede, så den tekniske løsning vandt guldmedalje på verdensudstillingen i Paris i 1867. Det var et stykke pionérarbejde på samme måde som Eiffeltårnet, der blev bygget i samme periode. Flydebroen blev indviet i 1865 og erstattede den oprindelige flydebro fra 1840.

Den nye bro var 363



Hobbyudgaven af Fleischmanns model af DRG 98 7524 - nedenfor Fleischmanns 'Sorte Anna', der ofte blev ombygget til DSB litra Hs



polet stik på dekoderen med hensyn til kodningen ben stak ud i grænsefladen'. Det giver ingen mening! Så hellere det tyske: *Den 16-poligen Stecker des Decoders unter Beachtung des Kodierungspins in die Schnittstelle stecken.* Eller på engelsk: *Plug into the interface the 16 pin connector of the decoder with respect to the coding pins.* Det er i hvert fald til at forstå frem for det 'googledanske', som er helt hen i vejret!

Modellen skifter lyset - hvidt-lysende dioder! - med kørselsretningen. Der er igen friktionsringe på hjulene, men ikke desto mindre kan modellen trække 20 aksler på vandret spor.

På www.banen.dk kan du via et link se videofilm med prøvekørsler af D VI, dels på et privat mjanlæg, og dels kan du beundre modellen på MEC Fuldas klubanlæg. God fornøjelse!

ingen grund til at skille modellen ad - med mindre man skal installere Rocos decoder (NEM PluX16).

Desværre har man i vejledningen googlet sig til en dansk oversættelse, som ikke er noget at råbe hurra for - f.eks. 'Den 16-

LOKOMOTIVER

meter lang, hvoraf 234 meter udgjorde selve broen, mens 129 meter på begge sider var tilkørselsramperne. Broen bestod af 34 pontoner, hvorpå 12 vejbanestykker blev monteret - deraf kunne seks fjernes for at give plads til skibstrafikken. Jernbanesporet lå midt i vejbanen og var af samme grund delt i to. Vandstanden ændrer sig hele tiden og derved også flydebroens højde i forhold til jernbanesporet i land. Det betyder at toget kørte enten op eller nedad bakke når det skulle køre over tilkørselsramperne. Ved lavvande skulle toget overvinde hhv. et fald på 3,5

pct. eller en stigning på maksimalt 3,3 pct. ved højvande, idet broen i sidste tilfælde lå højere end flodbredden.

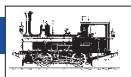
Da broen ikke kunne bære mere end 101 ton, havde man brug for særlig lette lokomotiver, der skulle trække tog over på den anden side. Brolokomotiverne måtte derfor ikke veje meget mere end 22 ton, og derfor var D VI-lokomotiver særdeles velegnede. Togstammen, der skulle bringes over floden, blev derfor delt til højst fem vogne ad gangen, bragt over til den anden bred, hvor det overtaget af et mere 'normalt' lokomo-

tiv. Da de lette brolokomotivers trækraft ikke var særlig stor, kunne der ved lavvande opstå problemer, idet lokomotivet ikke kunne trække toget op ad den stejle rampe. Således blev overgangen ved lejlighed lukket i to timer for vejtrafikken, da det tog tid at få hele toget over på den anden flodbred. Under isvintre lukkede man helt for trafikken og sejlede pontonbroen i havn.

I dag fører en to-sporet stålbro over floden - indviet i to omgang, hhv. 29.4 1991 og 12.5.2000, og skibstrafikken passerer uhindret under broen.



LJ 20 ltr Hs



A PROPOS



Hs-maskinen eller LJ 20, som jeg foto-graferede foran et veteran tog på Maribo station for godt og vel en halv snes år siden, har været ret udbredt i Danmark. Først på Sjælland og siden også i resten af Danmark. Anledningen til denne omtale er den bayerske D VI, som Fleischmann har fremstillet som model i H0, og som omtales på de foregående sider. Konstruktionsmæssigt har de to typer meget til fælles, men udseende-mæssigt er forskellene for store til, at der kunne være grundlag til en ombygning til dansk. Dertil var Fleischmanns 'Sorte Anna' lidt bedre velegnet.

Litra Hs var særdeles velegnet til formålet, og derfor kan det ikke undre, at DSBs legendariske maskinchef Otto Busse 'annekterede' typen, men det var også den eneste gang, at han gjorde det med en sjællandsk type. som påpeget af Jernbanen.dk. Der er mange Hs-maskiner, som har været i drift - hhv. 16 (Nr.

362-377) af type I og 45 (Nr. 378-422) af type II. De blev bygget på forskellige fabrikker - i England (Neilson), Tyskland (Maffei, Hartmann, Esslingen, Henschell), Italien (Breda) og Danmark (Smith, Mygind & Hüttemeier i København og Vulcan i Maribo).

Nærmere om hvor de forskellige lokomotiver var stationeret, kan du læse under www.jernbanen.dk, som også nævner, at fabrikken i København, der lå på Nørrebro, ikke havde nogen sporforbindelse, så lokomotiverne blev afleveret på blokvogne, trukket af damptraktorer. Vulcan i Maribo byggede to Hs-maskiner, men i årene 1900-1905 byggede fabrikken i alt 16 lokomotiver. Vulcans pris på de to Hs'ere var på 25.000 kr. stk. Mens Hs 414, der var leveret i 1901, blev udrangeret i 1958, endte Hs 415 på Danmarks Jernbanemuseum i Odense, hvor den er under renovering. Kedel og gangtøj renoveres i Roskilde.

NYT FRA HELJAN



Lollandsbanens B 78 i det flotte 1980'er design som Heljan-model i skala 1:87. Vognen har været hos LJ i få år inden den gik tilbage til DSB.



FOTOS: VIDO HRIBAR

Heljan har igen overrasket - denne gang ved at udsende en privatbane personvogn samt DSB litra Bhj personvogn

1969 omlitreret til Bhj. Hos Lollandsbanen blev den malet om i flot rød farve med en hvid stribe under vinduerne samt navnet Lollandsbanen på siden, så ingen kunne være i tvivl om, hvor toget kom

Danske privatbanegodsvogne er ikke længere et særsyn på et mj-anlæg. Det er til gengæld personvogne bortset fra HFHJs, der er udsendt et par gange før. Nu er turen kommet til Lollandsbanen, idet Heljan har udsendt LJ litra B 78 - en 2. klasses personvogn fremstillet hos Scandia i Randers i 1939 som DSB litra Cb 301. Før den endte hos LJ, blev den i



Læg mærke til de mange flotte påskrifter.



Samtidig med LJ B 78 udsendte Heljan DSB litra Bhj i det klassiske vinrøde design.

DSB 50 8629-24 305-8 i Struer - den vinrøde farve udsat for vind og vejr er noget falmet.



DSB litra Bhj med masser af detaljer - alle smådele sidder fast

fra. For hvis jeg ikke tager helt fejl, var årsagen til købet en ambition om at køre direkte til København med eget materiel. Den anden vogn, man også købte ved samme lejlighed, var magen til, blot med et andet nummer - Bhj 306 ligeledes omlitreret i 1969 fra litra Cb. Den skulle ikke ud at køre, men bruges som reservedele til LJ B 78.

Det var dog kun kort tid, LJ B78 fik på Lolland-Falster, fordi den allerede i 1986 gik tilbage til DSB, idet den blev overdraget til Danmarks Jernbanemuseum, hvor den forhåbentlig får et langt liv som Cb 1101.

Det er nogle flotte modeller, Heljan har fremstillet,



Vognene er udstyret med standard A-koblinger, der kan skiftes ud med kortkoblinger efter eget valg.

og selvom DSB Bjh tilyneladende ikke har kørt i samme tog hos LJ B 78, så klæder den lyse LJ 80'er røde og DSB vinrøde hinanden på modelbanen. Den vinrøde DSB Bjh 50 86 29-24 304-1 findes ikke længere i det virkelige liv - den blev udrangeret allerede i 1983. Sådan forgår alverdens herlighed, men tilbage på modelanlægget står altså to flotte Heljan-modeller.

I forhold til de moderne personvogne har vognene i epoke III nogle mere håndterlige dimensioner med en længde over pufferne på 250 mm (21,72 m i virkeligheden) og bogier med akselafstand på 3 m eller 35 mm i H0. Med sin vægt på 135 gram - 34,3 ton i virkeligheden - ligger de

direktforbindelse til København med de udtjente Ms-lyntog og i nyere tid en IC3 for de morgenduelige rejsende, kan man i dag komme direkte til København H med den driftige 'Bus Madsen', som kører til hovedstaden flere gange om ugen. Fremskridt? Det er ofte midre omstændeligt og direkte med Madsen, og der er stadigvæk personlig betjening, også når du skal købe din billet!

Der er ingen godstrafik og har længe ikke været det på Nakskov station. Godtnok holder der en Mx'er på et sidespor, men den venter nok mest på næste års sne, for NoHab'en er god at have til at holde skinnerne ryddet, når de lette IC2-tog ikke kan klare snedriverne.

Den tilbageværende industri har fra-



Kortkoblinger kan monteres i stedet for de klassiske A-koblinger, som er monteret fra fabrikken.

godt i sporet. Det, som kan glæde en modelentusiast mest, er, at alle smådele, der ofte skal sættes på, når vognen tages op af æsken, i Heljans tilfælde *ikke* skal limes på - de sidder godt fast allerede fra fabrikken.

Som det fremgår af vores billeder, er påskrifterne mange og trykt rent og tydeligt. Koblingerne er de klassiske A-koblinger, og de kan skiftes ud med kortkoblinger. De to personvogne er med sidegang og ni kupéer, hvor der er plads til 72 rejsende...og der er toilet i hver ende.

I dag står der ikke længere Lollandsbanen på IC2-sættene, der kører Nakskov-Nykøbing F. Nu hedder det Regionstog, og de har også internet-forbindelse! Hvor man i 'gamle dage' havde

valgt jernbanen, og sukkeret køres herfra i store lastbiler. Jernbanesporet til sukerfabrikken hører op lige ved fabriksporten, og forbindelsen til havnen er pillet op.

Sporene på selve havnen blev der for en stor dels vedkommende lagt asfalt på, da Dronningen besøgte byen for nogle år siden. Asfalteringen forklarede man med, at damerne ikke så gerne skulle knække deres høje hæle, når de kom på havnen for at tage imod Regentparret. Der er mange gode undskyldninger - her var så en af de mere morsomme fra byen, som engang var Lollands hovedstad. Det er den ikke længere, for rådhuset ligger nu i Maribo.

VIDO HRIBAR



Gratis glæder

Tidsskriftet **banen** udkommer ikke mere i trykt form. Arbejdsbyrden blev for stor. Diagnoserne skal jeg ikke trætte læserne med, men det eneste fornuftige var at stoppe, mens legen var god, for ellers ... Selvom det var svært at sige farvel til **banen** og de godt 2700 betalende læsere, var det den eneste rigtige løsning. Videreførelse af bladet ved salg? Den gik ikke.

Jeg har fået mange reaktioner i form af breve og mails - læserne var kede af det, men alle havde forståelse for beslutningen. Helbredet kom i første række. Tusind tak for forståelsen! Pludselig fri for deadlines og fri af stress, med tid til **at lege med tog** i stedet for at slæbe pakker med blade eller ærgre mig over de eksemplarer, som postvæsenet forliste... Som presset aftog, blev et par af diagnoserne elimineret, et par andre stillet i bero, mens resten fortsat skræmmer i baggrunden, men...

Man havde det som en gammel cirkushest: Når den hører orkestret spille, begynder den af danse. Når nyheder fra Nürnberg begyndte at tikke ind, begyndte det at krible i fingrene... og jeg havde stadigvæk **banens** hjemmeside, så jeg begyndte at fylde den med kommende modelbanenyheder, kataloger og diverse links. Trafikken på **www.banen.dk** lavede op, og siden begyndte jeg at registrere godt 200 besøg i døgnet, og den vokser!

Hvad gør man så? Det siger sig selv - som gammel journalist fyrer man op under kedlerne - starter **banen on line** på **www.banen.dk** og begynder at udsende noget som rent og skært tidsfordriv på nettet med invitation til alle, der vil lege med. Hvor tit skal det udkomme? Helst (sagt i spøg!) hver dag, men ellers så ofte, der er noget at fortælle! Hvad skal der stå i bladet? Det samme som altid har stået i **banen** - afhængigt af hvad læserne selv kommer med af bidrag, eller undertegnede redaktør finder på. Og efter som **banen on-line** ingen indtægter har, er al medvirken frivillig og på eget ansvar, men - først og fremmest - med masser af **gratis glæder!** Så velkommen til!

VIDO HRIBAR